www.dortmunder-hafen.de

Dortmund Hafen 21

1|2021

DOCK. Hafenmagazin

Der Hafen bekommt einen „Autohof light“

Rastplätze für Lkw: DOPARK und BP Europa investieren drei Millionen Euro

Drekopf fährt auf Expansionskurs

Das Entsorgungsunternehmen baut seinen Standort im Hafengebiet aus

Inhalt 1|2021

Neuer DE-Chef Jan Läzer: In der Welt unterwegs

Er hat bei der Nato eine Logistikeinheit aufgebaut, die Lieferung einer Eisenerz-Anlage ins arktische Kanada mitorganisiert und den Bau einer Düngemittelanlage in Südostasien vorangetrieben: Nun ist Jan Läzer in Dortmund angekommen – als Chef der Dortmunder Eisenbahn (DE).

04

Die Vertrouwen liegt vor Anker

Die ZWAR-Segler sorgen sich um ihre beiden Schiffe Vertrouwen und Rival: Sowohl die Insolvenz der ZWAR-Zentralstelle und als auch die Coronakrise setzen den Hobbyskippern der Segelgruppe am Hafen mächtig zu.

08

Drekopf: Expansion in der Recyclingwirtschaft

2008 zur Franziusstraße gekommen, hat sich der Entsorger Drekopf Recycling im Hafengebiet zu einer festen Größe in der Recyclingwirtschaft etabliert. Das Unternehmen fährt auf Expansionskurs – und will weitere Arbeitskräfte einstellen.

12

Rastplatz für Lkw-Fahrer

Im Frühjahr soll Eröffnung sein: Der Dortmunder Tankstellen- und Parkplatzbetreiber DOPARK und BP Europa investieren drei Millionen Euro in den Bau eines „Autohofs light" mit einer Tankstelle. Und geben dem Gelände an der Ecke Kanal- und Schäferstraße ein neues Gesicht.

07

Online-Dialog trifft auf breites Interesse

Kommen erneuerbare Energien zum Einsatz? Wie sieht's mit Parkplätzen aus? Wie wird das Quartier erschlossen? Rund 400 Bürger haben den Online-Dialog zur Entwicklung des Speicherstraßenquartiers verfolgt. Sie können im Beteiligungsverfahren Ideen und Anregungen liefern.

11

Der Hafen als Magnet für Gewerbebetriebe

Dortmunds Hafen zieht die Gewerbetriebe wie ein Magnet an: Mit einer Flächenauslastung von rund 96 Prozent herrscht fast Vollbetrieb. Dabei können die Betriebe auf Unterstützung durch das Liegenschaftsmanagements der Dortmunder Hafen AG zählen.

14

Übergangslösung für die Schwieringhauser Brücke

Die Schwieringhauser Brücke soll als Zwischenlösung mit einem Behelfsbauwerk überbaut werden. Mittel- und langfristig soll ein Neubau her, der einen ungehinderten Containerverkehr möglich macht, sagt das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt.

14

Editorial

Liebe Leserin, lieber Leser!

Wirtschaftliches Wachstum ist von Nöten, um die gravierenden Folgen der Corona-Pandemie für die Gesellschaft abzumildern. Der Dortmunder Hafen steht bereit, dafür auch in 2021 einen vitalen Beitrag zu leisten. Ein Schlüsselprojekt ist dabei der weitere Aufbau des Digitalquartiers Speicherstraße. Erste Zwischenergebnisse einer volkswirtschaftlichen Studie zeigen, wie wertvoll der eingeschlagene Weg der Quartiersentwicklung für die Stadt Dortmund ist: Neue Wertschöpfungsketten, zusätzliche Nachfrage, mehr Arbeitsplätze und eine Steigerung der Aufenthaltsqualität. „Das neue Hafenquartier wird Dortmund gut tun", fassen die Autoren um Prof. Dr. Christiane Hellmanzik zusammen, die auf Seite 5 des DOCK-Magazins erste Einblicke in die Studie geben.

Auch jenseits des künftigen Hafenquartiers wird investiert und gebaut. So entsteht auf einer der wenigen noch freien Gewerbeflächen im Hafen ein Autohof light, der die Infrastruktur in Dortmunds wichtigsten Industrie- und Gewerbegebiet passgenau ergänzt. Dies schafft den Rahmen dafür, dass die 161 Unternehmen im Hafengebiet weiter florieren können. Ein positives Beispiel hierfür ist das Recyclingunternehmen Drekopf, das weiter expandiert und derzeit neue Mitarbeiter/innen sucht.

Nach den pandemiebedingten Turbulenzen des vergangenen Jahres hoffen wir, dass sich die gesamte Wirtschaft schnell erholt und möglichst viele Menschen wieder in „Lohn und Brot" gebracht werden können. Eine kluge Wirtschaftspolitik sowie offene Ohren für die Bedürfnisse der Unternehmen können dazu beitragen.

Einen rundum positiven Start in ein glückliches und gesundes neues Jahr wünscht Ihnen

hr Uwe Büscher
Vorstand Dortmunder Hafen AG

Hafen AG fördert den Breitensport

Die Dortmunder Hafen AG fördert den Breitensport im Hafenquartier: Anna Fuhr und Laura Hansen vom TSC Eintracht Dortmund präsentieren die gestifteten Trikots der Dortmunder Hafen AG für den neuen Lauftreff, den Dortmunds größter Sportverein (7000 aktive Mitglieder) in der nördlichen Innenstadt etablieren möchte.

Der genaue Zeitpunkt für den Start hängt allerdings vom weiteren Verlauf der Corona-Pandemie ab. Teilnehmen kann jeder, der möchte – vom Anfänger bis zum erfahrenen Hobbyläufer.

Die genaue Örtlichkeit und den Startzeitpunkt des Lauftreffs entnehmen Sie bitte der Homepage **www.tsc-eintracht-dortmund.de.**

IMPRESSUM

Herausgeber
V.i.S.d.P.: Uwe Büscher, Dortmunder Hafen AG
Bülowstraße 12, 44147 Dortmund
Tel.: 0231 / 70 09 01 0

Textbeiträge:
Gregor Beushausen, Dirk Berger

Layout/Grafik/Satz:
Büro für Gestaltung, Münster

Fotos:
Medienmanufaktur Dortmund
Dortmunder Hafen AG, Dieter Menne

Druck:
Lensing Druck
Feldbachacker 16, 44149 Dortmund

Erscheinung:
Das Hafenmagazin erscheint jeweils zu Beginn eines Quartals in einer Auflage von 2.500 Exemplaren.

GESICHTER des Hafens

Die Welt ist sein Zuhause

Neuer DE-Chef Jan Läzer hat Einsätze in Sibirien und Südostasien hinter sich

Seit September ist er der neue Mann auf der Brücke der Dortmunder Eisenbahn (DE). Mit Jan Läzer führt einer die DE, der sich nicht nur hinterm Schreibtisch auskennt, sondern dessen bisherige berufliche Erfahrung sich aus Theorie und Praxis speist.

Der studierte Geistes- und Wirtschaftswissenschaftler hat als Offizier der Marineinfanterie seine ersten Führungserfahrungen gesammelt. Der heute 40-jährige arbeitete u.a. bei der NATO in Brüssel, wo er eine neue Logistikeinheit aufbaute. Die Erfahrungen, die er bei der Bundeswehr machte, konnte Läzer später als Head of Global Logistics bei Thyssenkrupp Industrial Solutions weiter verfeinern. „Dort haben wir alle Verkehrsträger, aber insbesondere auch die Bahn genutzt", stellt er fest.
In Gegenden wie in Sibirien sogar bevorzugt, weil sie trotz harter klimatischer Bedingungen immer zuverlässig funktionierte. Er war natürlich immer mit vor Ort, ob bei der Lieferung einer Aufbereitungsanlage für Eisenerz an der Baffin Bay im arktischen Kanada oder bei der Auslieferung einer Düngemittelanlage in Brunei/Südostasien.

Als neue Herausforderung nun also Dortmund. Für den Geschäftsführer der Dortmunder Eisenbahn ist klar, wohin die Reise für die DE gehen soll. „Wir sind die Kompetenzträger im Werksverkehr", meint er, „ich möchte aber, dass wir diese Kompetenzen ebenfalls in der Integrierten Logistik aufbauen."

Maßgeschneiderte Logistikkonzepte für die Kunden werden entwickelt, die ihnen – unter Berücksichtigung aller Verkehrsträger – eine End-to-End-Lösung unter Ausnutzung der Vorteile eines Bahntransportes anbieten. „Das kann zum Beispiel die tägliche Zustellung eines Einzelcontainers sein, aber auch der Zug mit 50 Containern. Die DE muss hier den Vorteil der über hundertjährigen Erfahrung im Nachverkehrsbereich Ruhrgebiet zielgerichtet ausspielen", so der Geschäftsführer.

Das ist der Anspruch. Denn eines sei klar: „Wir müssen uns breiter aufstellen und die Abhängigkeit von der Montanindustrie verringern." Bei dem gebürtigen Münsteraner gehört dazu, dass er nicht nur kundenorientiert denkt, sondern auch daran interessiert ist, die erfahrenen Mitarbeiter der Dortmunder Eisenbahn in den bevorstehenden Veränderungsprozess aktiv einzubinden. „Ich will wissen, was unsere Leute bewegt und sicherstellen, dass wir auch alle auf diesen Weg mitnehmen", sagt er. Jan Läzer sucht daher auch den direkten Austausch zu den Kollegen in der Werkstatt genauso wie zu denen auf der Lokomotive.

Es geht also immer weiter. Immer weiter, ein schöner Begriff für ein Eisenbahnunternehmen.

50 Euro sind Ihnen **sicher!**

Wir checken Ihre Versicherungen
Wir meinen, dass Sie bei einem Wechsel von mindestens drei Versicherungen – z. B. Ihrer Hausrat-, Haftpflicht- und Unfallversicherung – zur HUK-COBURG mindestens 50 Euro im Jahr sparen. Sollte die HUK-COBURG nicht günstiger sein, erhalten Sie einen 50-Euro-Amazon.de-Gutschein – als Dankeschön, dass Sie verglichen haben.

Mehr Informationen und Teilnahmebedingungen finden Sie unter HUK.de/check

Kundendienstbüro Eyüp Börklü
Tel. 0231 92527502
Brackeler Hellweg 108
44309 Dortmund

Kundendienstbüro Kerstin Caroli
Tel. 0231 94531032
Schüruferstr. 303
44287 Dortmund

Kundendienstbüro Elke Hirsch
Tel. 0231 8640520
Huckarder Str. 356
44369 Dortmund

Kundendienstbüro Jörg Modrzewski
Tel. 0231 72592759
Hombrucher Str. 69
44225 Dortmund

HUK-COBURG
Aus Tradition günstig

Strukturwandel 2.0 im Dortmunder Hafen

Prof. Dr. Christiane Hellmanzik und Dr. Maik Wagner zum neuen Hafenquartier

Mit dem Umbau der Speicherstraße in ein Digitalquartier mit Kreativ-Locations und Freizeit- und Ausgehmöglichkeiten könnte Dortmund ein NRW-weites Ausrufezeichen setzen. Diese Perspektiven sehen Prof. Dr. Christina Hellmanzik und Dr. Maik H. Wagner vom Institut für Wissensökonomie (IFWI). In einer aktuellen Studie beleuchten sie Potentiale, die sich durch die Entwicklung des Speicherstraßen-Quartiers ergeben.

Frau Prof. Dr. Hellmanzik, Herr Dr. Wagner, was ist aus Ihrer Sicht das Besondere am Entwicklungsprozess in der Speicherstraße?

Hellmanzik: Der Umbau der Speicherstraße in ein Kreativ- und Digitalquartier mit Freizeit- und Aufenthaltsqualitäten bietet spannende Chancen, produktive Wechselwirkungen mit dem traditionellen Industriebesatz des Dortmunder Hafens mit seinen 160 Betrieben einzugehen. Das heißt, die bisherige Funktion des Dortmunder Hafens als Drehscheibe zur Güterversorgung der Region könnte künftig um einen modernen, innovativen „Wissens-Hub" ergänzt werden.

Wagner: Bei dieser Weiterentwicklung des Hafenareals ist mit vielfältigen Synergien zu rechnen. Durch die Zusammenführung gewachsener Logistik-Unternehmen mit einer jungen, innovativen Digitalszene betritt Dortmund die nächste Stufe zum Strukturwandel 2.0. Insofern spiegelt die Entwicklung am Hafen mit der engen Nachbarschaft von Industrie- und Wissensarbeitern den Umbruch in Dortmund punktgenau wider. Sie schafft Möglichkeiten für neue Wertschöpfungsketten und zusätzliche Nachfrage, die mit neuen Arbeitsplätzen verbunden ist.

Dabei erstellen Sie auch ein Ranking mit anderen Häfen?

Hellmanzik: Wir werden das Vorhaben vor dem Hintergrund von rund 40 anderen Hafenstandorten aus dem In- und dem europäischen Ausland betrachten. Dadurch lässt sich unter anderem einordnen, wie gut der Hafenumbau als Teil des Dortmunder Wegs eine Leuchtturm-Funktion über die Stadtgrenzen hinaus haben kann und damit potentiell Anziehungskraft auf Arbeitskräfte, aber auch auf Investorenkreise entwickelt.

Wagner: Das neue Hafen-Quartier wird Dortmund gut tun. Arbeiten am Wasser in Verbindung mit dem Charme alter Industriebauten – das hat eine hohe Attraktivität für junge Kreative, die sich miteinander vernetzen und austauschen wollen. Die Verbindung mit gastronomischen Angeboten sowie die Öffnung des Quartiers für alle Bürger, die sich unter anderem im Bau der Promenade, in Aufenthaltsorten und verbesserten Verkehrsanbindungen ausdrückt, könnte zu einer hohen gesellschaftlichen Akzeptanz führen. Mit dem „Heimathafen" als sozial orientiertes und für verschiedene Bevölkerungsgruppen ausgerichtetes Projekt schlägt die Stadt zudem eine zusätzliche Brücke in die Nordstadt.

„Das neue Hafenquartier wird Dortmund gut tun." Prof. Dr. Christiane Hellmanzik und Dr. Maik H. Wagner.

Welche Auswirkungen wird das neue Quartier auf sein Umfeld haben?

Hellmanzik: Mit dem Umbau der Speicherstraße wird ein langfristiger Prozess mit neuen Impulsen für die Nordstadt angestoßen. Sie können sich beispielsweise in der Ansiedlung neuer Unternehmen ausdrücken oder in einer maßvollen Steigerung der Wertschöpfung im Immobilienbereich. Es handelt sich dabei um einen langfristigen Prozess, bei dem Verdrängungsprozesse nicht zu erwarten sind.

Wie wichtig ist die Rolle der Privatwirtschaft für die Entwicklung des Digital- und Kreativ-Quartiers?

Hellmanzik: Private Investitionen sind die Voraussetzung für die wirtschaftliche Tragfähigkeit des neuen Areals und sind Ausdruck dafür, dass Investoren an den Erfolg eines Projekt glauben. Sie lenken verstärkt die Aufmerksamkeit auf ein Vorhaben und ziehen in aller Regel weitere Investitionen nach sich. Das Beispiel zeigt sich mit dem Bau des „Leuchtturmes" am Santa Monika-Anleger mit Co-Working Space und einer Gastro-Einheit. Mit der Umwandlung zweier Speichergebäude durch Privatinvestoren stehen bereits weitere Projekte vor ihrer Realisierung. In Kombination mit öffentlichen Investitionen wie etwa dem Heimathafen und der digitalen Theaterakademie ergibt sich eine erfolgsversprechende Symbiose aus öffentlichen und privaten Engagement zum Wohle der Gesamtstadt.

Welches sind die Messgrößen, an denen sich der Erfolg der Entwicklung zum Digitalquartier Speicherstraße ablesen lassen wird?

Wagner: Wir verwenden Input-Output-Daten, um daraus zum Beispiel Zahlen für den wirtschaftlichen Impact der Umbau-Maßnahmen in Bezug auf Arbeitsplätze und BIP abzuleiten. Weitere Messgrößen, zum Beispiel zum Nutzungsmuster entwickeln wir unter anderem aus dem Benchmarking mit anderen Projekten. Auch zu den weicheren Faktoren, Stichwort ‚Strahlkraft des Projekts', werden komparative Aussagen erarbeitet.

Wann wird ihre Studie vorliegen?

Wagner: Wir gehen davon aus, dass unsere Studienergebnisse Anfang 2021 vorliegen.

Frau Hellmanzik, Herr Wagner, wir bedanken uns für das Interview.

BVB VOLLSTROM & VOLLGAS

FÜR ECHTE FANS

JETZT WECHSELN!

VOLLELADUNGDORTMUND.DE

DEW21 | BVB 09 Premium Partner

Autohof kommt ins Hafengebiet

Tankstelle mit Stellplätzen: DOPARK und BP investieren drei Millionen Euro

Neue Investition im Hafengebiet: Der Dortmunder Parkplatzbetreiber DOPARK und sein Mitgesellschafter BP Europa bauen einen „Autohof light" – und führen ein lange brachliegendes Gelände einer neuen Nutzung zu.

Bis 2002 hatte die Firma Nico-Metall auf dem Gelände an der Ecke Kanalstraße/Schäferstraße eine Kabelzerlegungs- und Abbrennanlage betrieben. Nach zwei größeren Bränden und erhöhten PCB-Werten in der Umgebung wurde die Firma geschlossen. Folge: Das Grundstück, an einem zentralen Verkehrsknotenpunkt im Hafen gelegen, entwickelte sich zu einer unansehnlichen Brachfläche, die zwischenzeitlich als Parkplatz und als Container-Stellplatz genutzt wurde. Damit ist es nun vorbei.

Der Dortmunder Tankstellenverpächter und Parkplatzbetreiber DOPARK und Mitgesellschafter BP Europa entwickeln auf der 6300 qm großen Fläche einen „Autohof light" mit einer Aral-Tankstelle und Sanitäranlagen für Lkw-Fahrer. Fünf Lkw- und mehrere Pkw-Stellplätze sollen dort entstehen. Die Investition beträgt drei Millionen Euro: Zwei Millionen Euro nimmt DOPARK in die Hand, eine Million Euro steuert BP bei. Die Arbeiten sind in vollem Gange. Die Eröffnung ist für Frühjahr 2021 geplant.

Ein großer Autohof mit Übernachtungsmöglichkeiten, wie in Dortmund mehrfach erwogen, sei wirtschaftlich nicht darstellbar, sagt DOPARK-Geschäftsführer Simon Kinz. Hinzu kommen besondere Anforderungen: Ein echter, im Autobahnnetz ausgeschilderter „Autohof" wie in der STVO verankert, darf beispielsweise höchstens ein Kilometer von einer Anschlussstelle entfernt liegen. Befindet er sich in der Nähe einer schwächer frequentierten Autobahn, muss der Autohof mindestens 50 Lkw-Stellplätze ausweisen; an stärker genutzten Autobahnen 100 Stellplätze. Flächen dieser Größe nahe Autobahnzufahrten sind aber kaum verfügbar.

Das lange brachliegende Grundstück im Schnittpunkt von Schäferstraße und Kanalstraße erfährt eine deutliche Aufwertung.

Für Lkw-Fahrer, die etwa das Containerterminal Dortmund (CTD) ansteuern, dürfte der neue Autohof light ein willkommener Anlaufpunkt für eine Kurzzeit-Rast sein. Neben Sanitäreinrichtungen wie Duschen und WC wird es einen Shop mit einem kleinen Gastro-Angebot geben. Darüber hinaus wird die Tankstelle mit drei Mehrfachzapfsäulen sowie einer überdachten Ladesäule für E-Fahrzeuge ausgestattet. „Das Vorhaben ist eine passgenaue Ergänzung der bereits vorhandenen Hafen-Infrastruktur und führt zu einer deutlichen Aufwertung des lange brach liegenden Grundstücks", freut sich Uwe Büscher, Vorstand der Dortmunder Hafen AG.

ZWAR-Segler kämpfen um ihre Sc

Finanzsorgen: Segelgruppe hofft auf Hilfe der Stadt Dortmund

Die Zwar-Segler fürchten um ihre beiden Schiffe Vertrouwen und Rival: Geldsorgen und Corona sind schlimmer als der Rost.

Sie liegen im Schmiedinghafen nebeneinander wie Schwestern – die eine im Wasser, die andere an Land. „Vertrouwen“ und „Rival“, zwei Schiffe, die es ohne den ZWAR Segelverein sehr wahrscheinlich nicht mehr geben würde. Ihr Überleben sichern die 80 Mitglieder, die sich in zahllosen Arbeitsstunden und mit erheblichem Geldaufwand um die Restauration kümmern, sich zuletzt aber mit einem ganz anderen Problem herumschlagen mussten. Denn mit einem Verkauf der „Vertrouwen“ möchte sich die in finanzielle Schwierigkeiten gekommene und von einer zwischenzeitlichen vorläufigen Insolvenz geratene ZWAR-Zentralstelle entlasten. Ein harter Schlag für die Segelabteilung, die sich seit 1984 um das Schiff kümmert und mit dem Frachtensegler Törns auf der Ostsee veranstaltet.

Harry Naujoks (l.) und Frank Reinemann: Die Segelgruppe möchte wieder Zugriff auf die „Vertrouwen“ haben.

Harry Naujoks und Frank Reinemann, 1. und 2. Vorsitzende des Segelvereins, sitzen in der Kajüte der „Vertrouwen“. Hinter sich die Schifferknotentafel mit Palstek und Webleinstek und dem Sinnspruch „Lieber besoffen als abgesoffen“. Abgesoffen trifft die momentane Situation eher. Zur Geschichte: „Im Januar 2020 haben wir mit dem ZWAR-Vorstand Verhandlungen für eine Übernahme der ‚Vertrouwen‘ geführt. Unsere Segelgruppe wollte das Boot für einen Euro übernehmen, weil der Verein es loswerden wollte“, erklärt Harry Naujoks. Zu einem entsprechenden Notartermin sei der Vorstand allerdings nicht erschienen, weil ein Tag vorher Insolvenz angemeldet worden sei, fügt Reinemann an.

Der Insolvenzverwalter ist in solchen Situationen angehalten zu prüfen, ob Masse vorhanden ist. Und zur Masse – mal ganz abgesehen vom 40 Tonnen-Gewicht des 19,80 m langen und 1896 auf Kiel gelegten Schiffes – sollte der Gegenwert von geschätzten 60 000 Euro gehören. Was den gehörigen Protest der Segler hervorrief. „Das Schiff hat einen Wert für uns, der unbezahlbar ist, allein weil Tausende ehrenamtlicher Arbeitsstunden darin stecken“, so Reinemann. Die Segler machten eine Gegenrechnung auf. „Wir haben seit 2004 bis jetzt

280 000 Euro an Material in das Schiff gesteckt, ohne die Arbeitsstunden zu berechnen", sagt Naujoks. Ein neuer Mast koste 20 000 Euro, die neue Maschine 8000 Euro, dazu kommt viel technisches und hochmodernes Gerät. Eine Saison schlage mit bis zu 20 000 Euro zu Buche – von den laufenden Betriebskosten über Liegegebühren bis hin zur Altölentsorgung und den immer wiederkehrenden Arbeiten zum Erhalt des historischen Schiffes.

„Unser handwerkliches Geschick ist unser eigentliches Pfund", so Naujoks. Bis auf ein paar kleinere Spenden werde jede Ausgabe aus den Fahrten finanziert, die die „Vertrouwen" zwischen April und Oktober von Greifswald aus in den Boddengewässern um Rügen oder rund um Usedom durchführt. Überdies sollte man sich nicht allzu große Hoffnung auf einen 60 000-Euro-Deal machen. Reinemann: „Gucken Sie mal im Internet nach, wie viele Schiffe zum Verkauf stehen." Viele.

Die „Vertrouwen" war 19 Wochen voll ausgebucht - wegen Corona mussten alle Törns abgesagt werden.

Derzeit ruht coronabedingt die Arbeit auf beiden Schiffen. Die „Rival", Baujahr 1912, auf ihrem Trockendock aus Eisenstützen sieht aus, als brauche sie noch ein paar Arbeitsstunden. „Wir haben sie entkernt, die Schraube und die Welle gezogen, die Wandstärken gemessen", so Naujoks. Als Nächstes stünden Schweißarbeiten am Rumpf an, dann will man mit dem Innenausbau beginnen. Falls man darf: „Die Arbeiten ruhen coronabedingt jetzt schon seit März."

„Das Schiff hat einen Wert für uns, der unbezahlbar ist."

Die Fahrten ebenfalls. Überhaupt frisst die Pandemie fast heftiger an den Schiffen als der Rost – weil kein Geld reinkommt. „Noch solch ein Jahr", prophezeit Reinemann, „dann haben wir ein Problem." Bislang hätte man in diesem Jahr 7000 Euro für den Erhalt der „Vertrouwen" ausgeben müssen, ohne dass man überhaupt einen Passagier an Bord hätte nehmen können. „Zwischen Juni und Oktober muss das Schiff eigentlich 1600 Euro in der Woche einbringen", rechnet Reinemann vor, „und es war 19 Wochen voll ausgebucht." Geld, dass in beide Schiffe reinvestiert werden sollte.

Daraus wird nun nichts. Das Segeln, die Mahlzeiten am großen Tisch, das Zusammenleben an Bord, das gemeinsame Anpacken – all die nötige Rücksichtnahme auf engem Raum machen Törns derzeit unmöglich. „Da hilft das beste Konzept nichts." Außerdem sind die Vereinsmitglieder sämtlich im Rentenalter. „Wenn einer bei uns 65 Jahre alt ist, ist er noch in der Krabbelgruppe", sagt Reinemann, „wir sind die Risikogruppe schlechthin."

Aber es ist nicht alles schlecht, wenn Corona vorbei sein. Hilfe könnte von der Stadt Dortmund kommen, wo man sich vorstellen kann, dass sich die beiden Schiffe am Schmiedinghafen ganz gut machen, wenn das Hafenquartier ausgebaut ist. „Wir sind in Gesprächen mit der Stadt", so Naujoks, „und es ist denkbar, dass sie die ‚Vertrouwen' übernimmt sie und dem Verein dann überlässt." Dafür hätten die Kapitäne gute Argumente. Denn: „Wir liegen keinem auf der Tasche, wir finanzieren uns selber." Diese Lösung wäre dann die nötige Handbreit Wasser unterm Kiel.

DOKOM21 Online Backup

Wir sichern Ihre Unternehmensdaten vollautomatisch:

- ✓ Daten standortunabhängig sichern und wiederherstellen
- ✓ regelmäßige, automatische Durchführung
- ✓ Minimierung von Fehlerquellen
- ✓ Datenverschlüsselung & Komprimierung
- ✓ Unternehmensdaten vor internen und externen Gefahren im DOKOM21 Rechenzentrum in Dortmund geschützt

t:0231.930–94 02 · www.dokom21.de

Was liegt näher... DOKOM21

WITH Dyneema®

80% leichtere Kette = 100% glückliche Fahrer!

Mit der textilen Zurrkette **DoNova® PowerLash** ist das Sichern schwerer Lasten das reinste Vergnügen!

Die leichte Kette ist stark wie Stahl, verschleißfest, kinderleicht im Handling und schonend zur Ladung!

Heben und Transportieren – seit über 85 Jahren wird's sicher mit D wie Dolezych.

www.donova.info

Dolezych
einfach sicher

Speicherstraße: Bürger reden mit

Beteiligung per Online-Dialog: Hafen-Akteure hören Ideen und Anregungen

Nach mehreren Informationsveranstaltungen im Vorfeld hat nun die formelle Bürgerbeteiligung zur Entwicklung des nördlichen Speicherstraßenquartiers begonnen. Den Auftakt gab's im Online-Format.

Das Keuninghaus als Forum: Online-Dialog zur Entwicklung der nördlichen Speicherstraße.

Aufbauend auf dem Wettbewerbsentwurf des Kopenhagener Büros COBE, hat der Rat der Stadt im Juni 2020 den Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan „InN 246 – Hafenquartier Speicherstraße" gefasst. Dazu hatte es bereits im Vorfeld mehrere Infoveranstaltungen und Mitwirkungsmöglichkeiten für Bürger gegeben.

Inzwischen ist auch das formelle Beteiligungsverfahren gestartet. Dabei haben Bürger in einem geordneten Verfahren die Möglichkeit, eigene Vorschläge für die Entwicklung der nördlichen Speicherstraße zu einem lebendigen und Promenaden-gesäumten Hafenquartier einfließen zu lassen. Das Interesse ist groß: Zum Auftakt gab es (mit Blick auf die Corona-Pandemie) eine Online-Dialogveranstaltung mit rund 400 Interessierten, die Fragen und Vorschläge per mail an das Podium im Keuninghaus sandten.

Kein Wunder, dass ein großer Wurf wie die städtebaulichen Neugestaltung des Gebietes ganz unterschiedliche Fragen aufwirft. Immerhin entsteht am Rande des Dortmunder Hafens eine komplett neue Stadtlandschaft. Eine 1-a-Adresse für jedermann, die neben einer Stahlhalle mit Marktplatzflair architektonisch hochwertige Neubauten für Büros, Gastronomie und Bildungseinrichtungen wie etwa dem Leopold-Hoesch-Berufskolleg bekommt – und die gleichzeitig auch Feiräume bietet.

Offen für Anregungen: Birgit Niedergethmann (Stadtplanungsamt), Martin Bauer (Planquadrat) sowie Jörg Jacoby und Uwe Büscher von der Entwicklungsgesellschaft d-port21 (Foto r.).

Bei all dem spielt der Verkehr eine wichtige Rolle. „Wir müssen dem zu erwartenden Parkdruck Rechnung tragen", begründete Martin Bauer, Geschäftsführer von Planquadrat, bei der Dialog-Veranstaltung die beiden im Vorentwurf des Bebauungsplans enthaltenen Parkhäuser. Ohne Stellplätze bestehe die Gefahr, dass sich der Parksuchverkehr in die Umgebung verlagere. Ohnehin werde ein Mobilitätskonzept erarbeitet, das die ÖPNV-Anbindung stärken und den Anforderungen von Rad-, Auto- und Fußgängerverkehr Genüge leisten soll. Ein Ansatz, der seinen Ausdruck beispielsweise in Mischverkehrsflächen auf der zur Allee umgeformten Speicherstraße findet. Der Idee, die Straße komplett autofrei zu halten, mochte Martin Bauer nicht folgen: „Das ist nicht realistisch."

Bei der von Birgit Niedergethmann (Stadtplanungsamt) moderierten Veranstaltung wurde auch deutlich: Zahlreiche Bausteine, etwa die Energieversorgung, müssen im Detail erst noch erarbeitet werden. Kommen Erneuerbare Energien zum Einsatz? Wird ihr Anteil festgeschrieben? Antworten soll ein mit DEW21 erstelltes Energie-Versorgungskonzept liefern. Wohnungsbau, so die klare Aussage von Hafen-Vorstand Uwe Büscher, wird im Speicherstraßenquartier ebenso wenig möglich sein wie die Mit-Nutzung der Gleistrasse der Dortmunder Eisenbahn durch eine Stadtbahn.

> *„Wir müssen dem zu erwartenden Parkdruck Rechnung tragen"*
> Martin Bauer,
> Geschäftsführer von Planquadrat

Bis zum Baubeginn können Flächen entlang des Schmiedinghafens durch den „Umschlagplatz" und einer von der Bergmann-Brauerei geplanten Ausschankhalle für Gastro-Angebote genutzt werden. Diese Zwischenlösung soll 2022 enden. Es wird angestrebt, dass die Betriebe anschließend eine langfristige Perspektive in den Neubauten erhalten. „Wir entwickeln ein Quartier für alle", betonte Dortmunds neuer OB Thomas Westphal – und unterstrich erneut die „Offenheit und Durchlässigkeit des Quartiers". Seine Fortsetzung findet das Beteiligungsverfahren mit der sechswöchigen Offenlegung des Bebauungsplanes im laufenden Jahr. Der Satzungsbeschluss und die damit einhergehende Baureife sind fürs erste Halbjahr 2022 vorgesehen, wie der städtische Planungsdezernent Ludger Wilde erläuterte.

UNTERNEHMENSPORTRAIT

Entsorger auf Wachstumskurs

Drekopf Recycling: Wie Gewerbeabfälle zu Wirtschaftsgütern werden

Die Firma Drekopf Entsorgung und Recycling baut ihren Standort im Dortmunder Hafengebiet aus. Zusätzliches Personal wird händeringend gesucht.

Gemessen an den traditionellen Anrainern längs des Kanals, ist das Unternehmen Drekopf am Hafen fast ein Spätankömmling. Erst 2008 übernahm die Firma mit Stammsitz Mönchengladbach an der Franziusstraße das 16 000 qm große Firmengelände von Wiemer & Trachte, konnte 2010 das benachbarte, 15 000 qm umfassende Areal der Gisoton Baustoffwerke hinzugewinnen – und verleiht dem Hafen seitdem noch mehr Gewicht als Recyclingstandort.

Martin May, Geschäftsführer Drekopf

Das Renommee ist nicht zu unterschätzen in Zeiten, da die Wertigkeit des Abfalls anerkannt wird. Ein Kreislauf, in denen Unternehmen wie Drekopf Teil einer Wertschöpfungskette geworden sind, die dem Umweltschutz dient.

Karim C. dreht mit seinem Gabelstapler Pirouetten, die Greifzangen packen zu, er drückt Folienfahnen in die vollautomatische Packanlage. So werden aus mehreren Haufen 800 kg schwere Ballen, die sich stapeln lassen und auf Abholung warten. In den Boxen für Gutes von Gestern türmen sich Berge alter Zeitungen, Magazine, Kartons, Metalle, Elektroschrott, Folien und Kunststoffe...

265 Lkw holen unternehmensweit ab, was Gewerbekunden vom Hof haben möchten. „Die bezahlen uns fürs Abholen, wir bezahlen sie für die Rohstoffe", so Geschäftsführer Martin May. Sie werden nach Trennung dem Wirtschaftskreislauf wieder zugeführt, verkauft an Metallbetriebe, Kartonagenhersteller, Spanplattenwerke und an die kunststoffverarbeitende Industrie. Bis auf einen Rest wirklichen Mülls, der u.a. als Ersatzbrennstoff von der Zementindustrie übernommen wird. Drekopf nimmt indes nichts von dem, was die Gelben Tonnen der Privathaushalte bieten.

„Mit sieben Mitarbeitern sind wir hier angefangen", erinnert sich May, „und jetzt sind wir 58." Das Unternehmen zählt über 800 Beschäftigte an 17 Standorten, und was Altpapier anbelangt, „gehören wir

„Mit sieben Mitarbeiter sind wir hier angefangen und jetzt sind wir 58."

mit über 750 000 Tonnen im Jahr zu den größten Zehn in Deutschland". Hinzu kommen 55 000 Tonnen Metalle und Schrott, 30 000 Tonnen Kunststoffe und Folien, 55 000 Tonnen Holz und etwa 40 000 Tonnen Bauschutt.

Drekopf ist dabei, sich weiter zu vergrößern. „An der Deusener Straße haben wir zum 31. Juli 2020 das 5000-qm-Gelände von Bobe Tiefbau übernommen, um dort einen Recyclinghof aufzubauen, wo man beispielsweise Grünschnitt

Sucht dringend Mitarbeiter: Drekopf-Personalleiter Erwin Marx.

Rund 3,7 Millionen Euro hat Drekopf in die neue Vorbehandlungsanlage investiert.

und Dinge aus Entrümpelungen abgeben kann." Personalleiter Erwin Marx weist auf ein weiteres Standbein hin: die Aktenvernichtung. Vom Sammeln bis zum Schreddern und Pressen ein durchgängiger Vorgang, in den aus Gründen der neuen Datenschutzgrundverordnung keiner mehr eingreifen kann.

Es sind teilweise große Kunden, die die Zusammenarbeit schätzen. Verlage wie etwa Bauer, Lensing, Springer, Rubens, Rheinische Post gehören dazu. Auch Metro, Aldi und Real lassen durch Drekopf entsorgen. „Wir punkten durch Zuverlässigkeit, Verfügbarkeit und Schnelligkeit", betont May, „so haben wir auch Rewe gewonnen, obwohl wir nicht zu den Erstplatzierten gehörten."

Gruppenumsatz im Jahr: 200 Mio. Euro. Die Containerbestellung läuft über eine App, die Fahrer sind mit Tablets ausgerüstet. Geodaten, Barcode, Scannen – der Kunde muss nicht mehr vor Ort sein, um die Box in Empfang zu nehmen. Modernste Kommunikation lässt ihn jeden Schritt nachvollziehen. Drekopf hat jüngst für 3,7 Mio. Euro eine Vorbehandlungsanlage in Betrieb genommen, über die alle gemischten Gewerbeabfälle laufen. „In NRW gibt es keine vergleichbare Anlage", sagt May. Vollklimatisiert, mit Untertischabsaugung, was die acht Mitarbeiter schätzen, die die Anlage betreuen. Saugen, sieben, schütteln – so wird der Abfall weitergehend getrennt und der Mensch entlastet.

Wenn ein weiteres Sieb installiert ist, könne man die Anlage mit nur drei Mitarbeitern fahren. „Wir werden die Leute weiterbeschäftigen", so der Geschäftsführer des Unternehmens, das noch Mitarbeiter sucht. „Gerne auch Seiteneinsteiger", fügt Marx an, „bei uns zählt nur die Qualität in der Arbeit. Wenn wir merken, dass jemand das Zeug dazu hat, an anderer Stelle besser zu sein, kommt er dahin. Das ist dann Wertschöpfung im eigenen Laden." Also sind Fahrer, Industriekaufmänner und – frauen, auch Auszubildende zum Schlosser, Disponenten, Bürokaufmann willkommen.

Aus gemischtem Gewerbeabfall werden sortierte Wertstoffe.

Drekopf arbeitet mit über 100 Partnern zusammen, die Dienstleistungen übernehmen, wenn sich die Anfahrt ökonomisch und ökologisch nicht lohnt. „Wir ziehen Kreise von rund 50 Kilometern um unsere Standorte. Die fahren wir zumeist selber ab", so May. Aufträge, die weiter weg lägen, würden abgegeben. „Wir mieten die Lkw der Partner quasi an, sie fahren dann für uns."

Wie es der Zufall will: Gegenüber der Einfahrt Franziusstraße sind noch einmal 12 000 qm frei geworden. May: „Die haben wir ebenfalls angemietet – für einen Containerabstellplatz." Drekopf mag spät gekommen sein, bleibt aber länger. Drekopf mag spät gekommen sein, ist aber umso dynamischer durchgestartet.

Metallbetriebe, Kartonagenhersteller und weitere Kunden holen das verwertbare Material ab.

Kein Baden im Hafen

Obwohl der Aufenthalt in den Hafenbecken verboten ist, hat sich der Petroleumhafen vor allem im Sommer zu einem Dorado für Freizeitschwimmer entwickelt. „Es gab Situationen, in denen die Schiffe nicht in den Hafen einfahren konnten, weil sich zu viele Menschen im Becken aufgehalten haben", berichten die Hafenmeister und sprechen damit den betroffenen Schiffsführern aus der Seele. „Das Gefährdungspotenzial war hoch." Erst recht, da die Schiffe rückwärts in den Petroleumhafen einlaufen.

Mit dem Baden ist nun Schluss. Zur Unfallvermeidung und zur Gewährleistung eines reibungslosen Schiffsverkehrs hat die Dortmunder Hafen AG die Zugänge zum Nord- und zum Südufer des Petroleumhafens am Tankweg mit zwei Meter hohen Toren gesichert. Wer das Zugangsverbot dennoch ignoriert und erwischt wird, muss künftig mit einer Anzeige und einer Geldstrafe rechnen

Magnet für Betriebe

475 Verträge und eine Flächenauslastung von 96 Prozent: Die Dortmunder Hafen AG legt auch bei der Verwaltung der im Hafen liegenden Grundstücke hohe Professionalität an den Tag.

Mit einer Gesamtfläche von rund 130 Hektar ist das Dortmunder Hafengebiet fast doppelt so groß wie der Westfalenpark (70 Hektar). Rund 5 Prozent der Grundstücksflächen liegen im Eigentum der Dortmunder Hafen AG. Das Gros (87 Prozent) gehört der Stadt Dortmund, weitere 8 Prozent der DE Infrastruktur. Mit der Verwaltung der Grundstücke erweist sich die Dortmunder Hafen AG seit vielen Jahren als zuverlässiger und professioneller Partner der Stadt und der DE Infrastruktur.

Die Auslastung der Hafen-Grundstücke liegt mittlerweile bei 96 Prozent. „Wir können beinahe schon von Vollauslastung sprechen", sagt Martin Nowak, Leiter des insgesamt vierköpfigen Teams Liegenschaftsmangement bei der Dortmunder Hafen AG. Mit dessen Arbeit sind beispielsweise die Verwaltung und das Controlling von insgesamt 475 Miet-, Erbbaurecht- und sonstigen Verträgen verbunden. Darüber hinaus hält das Team einen engen Draht zu den Hafen-Unternehmen und greift ihnen bei Bedarf bei vielen Vorgängen unter die Arme. Das gilt sowohl für den Fall von Neuansiedlungen als auch für die bereits ansässigen Unternehmen.

„Zu unseren Dienstleistungen gehört beispielsweise die Vermittlung von Kontakten

Martin Nowak, Leiter Liegenschaftsmanagement Dortmunder Hafen AG.

zu Ämtern der Stadtverwaltung", sagt Martin Nowak. Dabei kann es etwa um Fragen im Zusammenhang mit der Eintragung von Baulasten gehen oder um Abstimmungsbedarf bei der Erstellung von Gutachten. „Wir wissen, wer für die Unternehmen die Ansprechpartner sind", sagt der Liegenschafts-Manager. Ebenso vermittelt das Team bei Bedarf auch Kontakte zu und zwischen den Hafen-Unternehmen – beispielsweise für den Fall, dass Kapazitäten für Lagerflächen benötigt werden.

„So können sich durch unsere Vermittlungen unter Umständen feste Geschäftsbeziehungen entwickeln", sagt Martin Nowak. In Dortmunds größtem zusammenhängenden Industriegebiet, das über Wasser-, Schienen- und Eisenbahnanschluss verfügt, können Unternehmen an sieben Tagen/Woche rund um die Uhr arbeiten und sich auf Unterstützung der Dortmunder Hafen AG verlassen, weiß Martin Nowak. Der hohe Auslastungsgrad der Flächen zeige, dass Dortmunds Hafen von den Unternehmen als attraktiver Standort wahrgenommen werde.

Der Neubau kommt

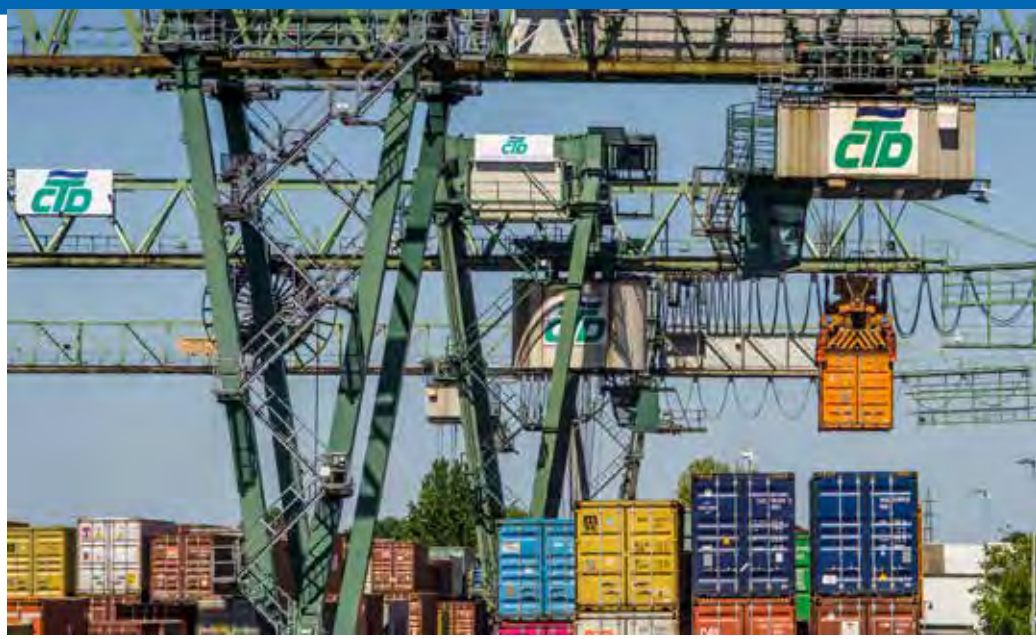
Das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Duisburg-Meiderich (WSA) feilt an einer Lösung für die Schwieringhauser Brücke über dem Dortmund-Ems-Kanal (DEK).

Nach Eintragung in die Denkmalliste ist die gut 60 Meter lange und 1951 erbaute Brücke, die Altmengede mit Schwieringhausen verbindet, seit Mitte September für den motorisierten Verkehr gesperrt. Bei einer Routineprüfung waren Risse in tragenden Bauteilen entdeckt worden – was sich bei einer Sonderprüfung bestätigte. Dabei stellte sich nach Angaben des WSA heraus, dass „auch die Befahrbarkeit für Pkw mit einem Gesamtgewicht bis zu 3,5 Tonnen statisch nicht mehr gegeben war." Eine sofortige Sperrung sei unumgänglich gewesent.

In Abstimmung mit der Stadt Dortmund prüft das WSA nun die Möglichkeit für den Bau einer Behelfsbrücke aus Fertigmodulen, wie sie mitunter auch bei der DB eingesetzt wird. Die technischen Fragen sollen in diesen Wochen geklärt werden. Sollte die Behehelfsbrücke kommen, wird sie eine „Lösung auf Zeit" sein. Mittel- und langfristig will das WSA einen Neubau realisie-

ren, der einen ungehinderten, zweilagigen Containerverkehr vom und zum Dortmunder Hafen zulässt. Das neue Bauwerk soll dann auf 5,25 Meter über Grenzwasserstand oben angehoben werden. Die derzeitige Brücke hat eine Höhe von 4,72 Meter über Grenzwasserstand oben.

SIEBEN**FRAGEN**



Die Portalkräne des Containerterminals Dortmund. Wie viel Gewicht kann schafft ein solcher Kran?

1. *Hafen-Vorstand Uwe Büscher sprach vom „ranghöchsten demokratischen Politiker", der Dortmunds Hafen innerhalb der vergangenen 120 Jahre besucht habe. Wer war der Gast, der Anfang September 2020 im Hafen begrüßt wurde?*
   - A Bundeswirtschaftsminister Peter Altmaier.
   - B Bundesaußenminister Heiko Maas.
   - C Bundesumweltministerin Svenja Schulze.

2. *Der „Umschlagplatz" in der südlichen Speicherstraße, Nachfolger der früheren Strandbar Solendo, erhält einen neuen Standort neben dem Raiffeisen-Silo. Dort bekommt der „Umschlagplatz" auch einen neuen Nachbarn. Welchen?*
   - A Die Bergmann-Brauerei. Sie eröffnet einen Bier-Ausschank.
   - B Das Restaurant Mongo's. Es zieht von der Lindemannstraße in der westlichen Innenstadt an die Wasserkante der nördlichen Speicherstraße.
   - C Eine Skulptur in Form eines multifunktionalen Beton-Ofens, entworfen von US-Künstler Kasper König. Das Werk steht als Dauerleihgabe im Münsteraner Hafen und soll nun in den Hafen Dortmund überführt werden.

3. *Das Containerterminal Dortmund (CTD) verfügt unter anderem über fünf Portalkräne, die eine beachtliche Hebelast stemmen. Dabei ist jeder einzelne Kran so stark, dass er ungefähr einen Leopard-Kampfpanzer transportieren könnte. Und? Wie viel Tonnen schafft so ein Portalkran?*
   - A 20 Tonnen Maximum.
   - B 60 Tonnen Maximum.
   - C 100 Tonnen Maximum.

Welcher Chor darf beim traditionellen Hafenkonzert nicht fehlen?

4. *Das Hafenkonzert, das alljährlich im Schatten des Alten Hafenamt stattfindet, erfreut sich großer Beliebtheit. 2020 musste die Veranstaltung mitsamt Akkordeon-Orchester und Chorgesang wegen der Corona-Pandemie ausfallen. Apropos: Wie heißt der Chor, der mit seinen Seemansliedern beim Hafenfest regelmäßig für Stimmung sorgt?*
   - A Klangvokal.
   - B Florian Singers Dortmund.
   - C Shanty-Chor Dortmund.

5. *In der Dauerausstellung „Schifffahrt und Hafen" erhält der Betrachter umfassende Einblicke über die Entstehung und die Weiterentwicklung des Dortmunder Hafens. Wo ist die Multi-Media-Installation denn zu sehen?*
   - A Im Alten Hafenamt am Sunderweg.
   - B Im Museum für Kunst- und Kulturgeschichte an der Hansastraße.
   - C Im Hoesch-Museum an der Eberhardstraße.

6. *Das Alte Schiffshebewerk Henrichenburg war 1899 in Betrieb genommen und 1969 stillgelegt worden. Es wurde aber nicht abgerissen. Stattdessen dient es heutzutage als . . .*
   - A ...Ersatzhebewerk, wenn die anfällige Schleuse mal wieder ausfällt.
   - B ...Standort des Westfälischen Industriemuseums (LWL).
   - C ...Sitz des Entwicklungszentrums für Schiffstechnik und Transportsysteme (DST).

7. *Mit den Zukunftsplänen zur Entwicklung der Speicherstraße gibt es auch Überlegungen für die künftige Erschließung des Hafengeländes. Welches Verkehrsmittel steht dabei besonders im Focus?*
   - A Die Stadtbahn. Es soll eine neue Stadtbahnlinie zum Hafen geben.
   - B Das Fahrrad. Der geplante Radschnellweg (RS1) von Duisburg nach Hamm soll in einzelnen Abschnitten umgeplant werden und über den Sunderweg durchs Hafengebiet verläuft.
   - C Die H-Bahn. Die ersten Ideen sehen vor, die autark fahrende Hängebahn vom Uni-Campus bis ins neue Hafenquartier zu verlängern.

LÖSUNGEN

Für jede richtige Antwort gibt es einen Punkt.

0-2 Punkte:
Da ist noch deutlich Luft nach oben.

2-5 Punkte:
Gutes Basiswissen.

5-7 Punkte:
Glückwunsch: Sie sind auf dem Weg zum Hafen-Experten.

1B//2A//3B//4C//5A//6B//7C

DENKT AN MORGEN.

Gemeinsam ein sauberes und sicheres Dortmund gestalten.
Richtige Abfalltrennung hilft dabei!

www.edg.de

EDG
ENTSORGUNG DORTMUND GMBH