www.dortmunder-hafen.de

Dortmund Hafen 21

2|2023

DOCK. Hafenmagazin

Neue Bauprojekte: „Kontor 11“ soll zum Hingucker werden

Neubauvorhaben machen die Speicherstraße zu einer Top-Adresse

Ein starkes Team auf dem Weg in die Zukunft

Die Dortmunder Hafen AG vor neuen Herausforderungen

Inhalt 2|2023

Dortmunder Hafen AG gestaltet die Zukunft

Von der Verkehrs- und der Energiewende über die Wasserstoffwirtschaft bis hin zur Modernisierung des Hafens: Das Team der Dortmunder Hafen AG stellt sich den Herausforderungen und gestaltet die Zukunft aktiv mit.

08

Ein Handwerker aus Passion

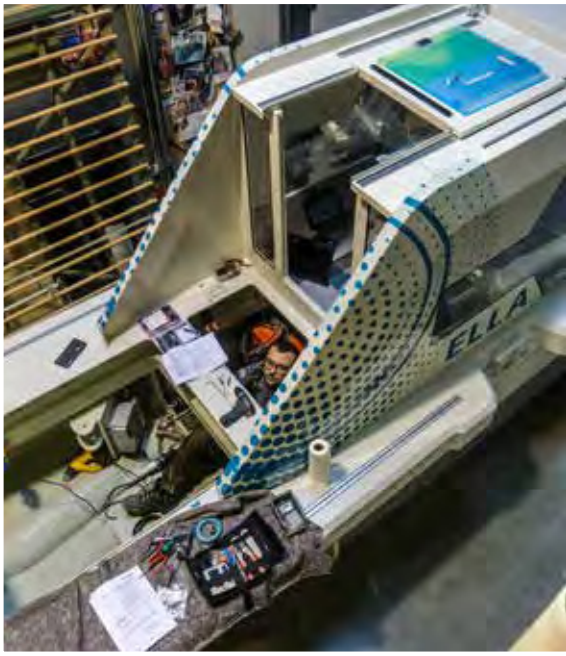
Obschon im Ruhestand, kommt Harry Naujoks als Vorsitzender des ZWAR-Segelvereins ohne Schraubenschlüssel nicht aus. Aktuell arbeitet er am Vereinsschiff Vertrouwen, das 2022 eine Havarie verkraften musste.

05

„Kontor 11“ bringt weiteres Flair in die Speicherstraße

Es geht Schlag auf Schlag in der südlichen Speicherstraße: Diverse Projekte sind aktuell im Bau, schon kündigen sich zwei neue Vorhaben an – darunter das „Kontor 11“ mit Büros, Gastronomie und einer Markthalle.

07



„Ella“ manövriert im Sommer auf dem Kanal

„Ella“ kommt: Im Sommer 2023 soll das autonome Binnenschiffsmodell erstmals auf dem DEK zwischen Henrichenburg und dem Dortmunder Hafen eingesetzt werden. Dort soll es Manövrieren „lernen“ – unter realen Bedingungen.

13

Häfen als Knotenpunkte der Energiewende

Binnenhäfen werden auch künftig ein wichtiger Pfeiler der Güterversorgung sein. Zudem bringen sie gute Voraussetzungen mit, eine tragende Rolle bei der Energiewende zu spielen, meint BÖB-Präsident Joachim Zimmermann im Interview.

06

Fuchs GmbH: Auf gute Nachbarschaft im Hafen

Sie pflegen und reparieren Maschinen und Krananlagen und halten die Produktion am Laufen: Betriebe wie Fuchs GmbH sind am Hafen höchst willkommen – und die Auftragsbücher des Unternehmens entsprechend voll.

10

Hafen AG: Neubau soll 2025 bezugsfertig sein

Der Neubau für den Betriebshof und die Verwaltung der Dortmunder Hafen AG rückt näher: Spätestens im Sommer 2025 soll das Gebäude auf dem Gelände einer früheren Schiffswerft nahe der Franziusstraße bezogen werden.

13

Editorial

Liebe Leserin, lieber Leser!

Vor Kurzem konnte die Dortmunder Hafen AG das letzte freie Grundstück im Sondergebiet Hafen verpachten. Diese Nachricht führt auf der einen Seite zu Freude. Deutlich abzulesen ist daran die Attraktivität des Areals für Logistik- und Industrieunternehmen, die in unserer Stadt Arbeitsplätze schaffen und zur Wertschöpfung beitragen wollen. Die Trimodalität des Dortmunder Hafens mit dem direkten Anschluss an Schiene und Wasserstraße eröffnet der ansässigen Wirtschaft die Möglichkeit zum klimafreundlichen Warentransport – ein immer wichtigeres Qualitätskriterium für Kundinnen und Kunden, aber auch für die Menschen, die in unserer Stadt und den Nachbarstädten leben. Auf der anderen Seite führt die Nachricht aber auch zu neuen Herausforderungen, da aktuell keine Flächen mehr zur Verfügung stehen, um Anfragen von ortsansässigen Unternehmen oder auch neuen Unternehmen positiv beantworten zu können.

Wenn Sie sich immer schon mal gefragt haben, welches Team und welche Aufgaben eigentlich mit der Dortmunder Hafen AG konkret verknüpft sind, dann werden Sie in dieser Ausgabe des DOCK-Magazins fündig. Nach dem Generationenwechsel der vergangenen Monate ist die neue Mannschaft nun komplett und stellt sich vor. Die Vielfalt der Berufe und Talente sowie der Mix aus langjährigen und neuen Beschäftigten sorgen für die richtige Kombination, um den Hafen erfolgreich weiterzuentwickeln.

Auch informieren wir über den Planungsstand bezüglich unseres Neubaus auf dem Gelände der ehemaligen Schiffswerft Fritz Figge am Kanalhafen. Dort wollen wir zukünftig den technischen Betriebshof und die Verwaltung der Dortmunder Hafen AG in einem Gebäude vereinen. Mit dem geplanten Umzug ebnen wir zugleich den Weg für zusätzliche Digitalimpulse in der Speicherstraße sowie den möglichen Bau einer Drehbrücke am Schmiedinghafen.

Darüber hinaus finden Sie in dieser Ausgabe ein Interview mit Joachim Zimmermann, dem Präsidenten des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen. Er spricht sich für eine verstärkte Akzeptanz logistischer und damit versorgungsrelevanter Flächen aus. Sein Credo: Häfen brauchen zwar Platz, doch dafür ist dieser Platz zukunftsweisend genutzt. Lassen Sie sich in dieser Ausgabe des DOCK-Magazins einmal mehr davon überzeugen.

Es grüßt Sie herzlich
Ihre Bettina Brennenstuhl
Vorständin Dortmunder Hafen AG

So klingt der Dortmunder Hafen

Portalkräne und scheppernde Container? Ratternde Eisenbahnwaggons und Computerpiepen im künftigen Digitalquartier? Welchen Klang hat Dortmunds Hafen? Mathias Greule, Sounddesigner, Werbekomponist, Musikproduzent und Gitarrist der Freiburger Band „Neo Rodeo“, hat dem vielfältigen Unternehmensklang des Dortmunder Hafens mit einem dreisekündigen Soundlogo einen unverwechselbaren, akustischen Ausdruck verliehen.

Es ist sozusagen das neue „akustische Wasserzeichen“ der Dortmunder Hafen AG. Es weckt Bilder, Gefühle und Assoziation und hat einen hohen Wiedererkennungswert. Unverwechselbar und einprägsam, funktioniert es wie eine eine klangliche Gedächtnisstütze, welche die Marke Dortmunder Hafen AG ins Ohr bringt. „Es war eine spannende Aufgabe, für die ich keine vergleichbaren Hafen-Beispiele entdecken konnte“, beschreibt Mathias Greule die Zusammenarbeit.

Überzeugen Sie sich selbst: In der zweiten Staffel der Hafenfilme mit Kabarettist Martin Kaysh (www.dortmunder-hafen.de) ist das Soundlogo bereits zu hören.

IMPRESSUM

Herausgeber
V.i.S.d.P.: Bettina Brennenstuhl,
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,
Gerber Architekten, Dortmund
COBE Architects, Kopenhagen

Druck:
LD Medienhaus,
Feldbachacker 16, 44149 Dortmund

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

DORTMUND MACHT´S

Danke, Theo,

dass du weißt, wie man immer cool bleibt.

dortmundmachts.de

20% Energie sparen!

Stadt Dortmund

mit Unterstützung von DEW21

GESICHTER des Hafens

Handwerken ist seine Passion

Harry Naujoks: ein Schrauber im Dauereinsatz für den ZWAR-Segelverein

Projekt oder Schraubenschlüssel: Praktikern ist zu eigen, dass sie immer ein Ding drehen müssen. Harry Naujoks macht da keine Ausnahme.

Der Vorstandsvorsitzende des 2005 gegründeten ZWAR Segelvereins Vertrouwen, obwohl längst Rentner, steht immer noch im Schlechtwetter neben dem alten Schiff am Schmiedinghafen und übt seine Profession aus – handwerken. Das Vereinsschiff „Vertrouwen", das seinen Platz am Dortmunder Schmiedinghafen hat, musste im vergangenen Jahr eine Havrie verkraften. Eine Böe trieb es im Greifswalder Bodden vor einen Brückenpfahl. Die Stütze drückte Reling und Bleche ein. Freut man sich nicht unbedingt drüber. „Aber eigentlich macht das unsere Arbeit aus – wir wollen ja reparieren", sagt Harry Naujoks (72), ehemaliger Vertriebsingenieur für Werkzeugmaschinen, mit einem Lächeln.

„Ich hätte nie geglaubt, dass ich mich die Arbeit an den Schiffen so fasziniert"

Mit Eintritt in die Rente zog es ihn in den ZWAR-Segelverein. Irgendetwas mit Wasser musste es sein. Naujoks hat alle Segelscheine bis hin zur Hochseebefähigung und sogar das Binnenschiffpatent. Er ist durch Loch Ness und den Kaledonischen Kanal rund um England gesegelt, kennt die Touren im Mittelmeer. Was ihm gefehlt habe, sagt er, sei „das Schrauben". Der Verein bot mit der 1896 gebauten Vertrouwen die Möglichkeit, Segeln und Handwerk zu verbinden. Ansonsten hat er privat noch eine kleine Mahagoni-Yacht am Harkortsee liegen.

Harry Naujoks: „Hätte nie geglaubt, dass mich die Arbeit so fasziniert."

1965 begann Naujoks seine Ausbildung zum Maschinenschlosser bei der ehrwürdigen Maschinenfabrik Deutschland. Er bildete sich zum Ingenieur weiter und wechselte nach 49 Jahren und sechs Monaten Arbeit in die Rente. Seitdem bestimmt die „Vertrouwen" seine Freizeit. Im Laufe der Jahre hat Harry Naujoks dann erfahren, „dass man als Vereinsvorsitzender inzwischen mehr mit der Akquise beschäftigt ist als mit dem Bauen", wie er sagt.

Geld und Leute werden immer gebraucht – zumal der Verein mit dem Jahrzehnte alten Schiff „Rival" noch ein weiteres Projekt auf Kiel gelegt hat. Jüngere Schrauber sind also höchst willkommen. Den Lohn ihrer Arbeit kassieren sie, wenn sie im Sommer auf der Ostsee mit zahlenden Passagieren jene Erlöse einfahren, die sie im Winter für Ausbau und Pflege ihrer Schiffe investieren.

Das Wetter ist trüb, Rost sieht da noch rostiger aus als sonst. „Ich hätte nie geglaubt, dass ich mich die Arbeit an den Schiffen so fasziniert", sagt Harry Naujoks „Daran verlier' ich mein Herzblut." Schon möglich, dass ihre beiden Schiffe länger fahren, als die ZWAR- Restaurateure laufen können. Harry Naujoks nickt: „Das vermute ich ganz stark." Schönes Vermächtnis eigentlich.

Weitere Info über den ZWAR-Segelverein gibt es im Netz unter /www.vertrouwen.de

Neue Chancen für die Binnenhäfen

Interview mit Joachim Zimmermann, Präsident Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen

Wie sieht die Zukunft der Binnenhäfen aus? Welche Rolle spielen sie bei der Verkehrswende und in der Wasserstoffwirtschaft? Joachim Zimmermann, Präsident des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB), gibt Auskunft.

Drehkreuz für grüne Zukunftsenergien, Ankerplatz der City-Logistik oder Säule einer klimafreundlichen Verkehrsverlagerung – durch welche Eigenschaften werden die Binnenhäfen der Zukunft geprägt sein?

Joachim Zimmermann: Multimodal, international vernetzt, große Wertschöpfungstiefe, also nicht nur Umschlag und Lagerung, sondern auch Produktion und Veredelung. Großer Branchenmix. Also viel Veränderung und doch eine Konstante: Häfen sind und bleiben versorgungsrelevant

Auf der BÖB-Jahrestagung wurde dem Thema Wasserstoff viel Raum gegeben. Welche Rolle können die Binnenhäfen dabei spielen, mit neuen Energieträgern die Energiewende in Deutschland voranzubringen?

Wie bei der Verkehrswende werden sie auch bei der Energiewende eine entscheidende Rolle übernehmen. Das hat die Bundesregierung erkannt und die neue Nationale Hafenstrategie auf den Weg gebracht. Eines der Ziele ist, Häfen zu nachhaltigen Knotenpunkten der Energiewende zu entwickeln. Auch heute sind die Binnenhäfen mit ihrer Infrastruktur wichtige Knotenpunkte für die Energiewirtschaft. Kraftstoffe und Heizöl werden per Schiff und Bahn angeliefert, im Tanklager zwischengelagert und dann an Haushalte, Tankstellen und Land- und Bauwirtschaft verteilt, so wird die Versorgung sichergestellt. Die Häfen können auch für neue Energieträger wie grünen Wasserstoff und synthetische Fuels die passenden Lösungsmöglichkeiten anbieten.

In Vorbereitung einer leistungsfähigen Wasserstoffwirtschaft gibt es vielerorts erste Bedarfsanalysen. Welche Weichenstellungen müssen folgen, um die Potenziale der Binnenhäfen für Herstellung oder Distribution von Wasserstoff zu heben?

Die Umschlags- und Tanklager-Infrastruktur und insbesondere das Know-how in Sa-

Joachim Zimmermann

chen Logistik von Energieträgern ist in den meisten Häfen vorhanden. Sie kann und muss auch für Energieträger der Zukunft genutzt werden. Voraussetzung dafür ist eine planungsrechtliche Absicherung. Unternehmen werden nur investieren, wenn sie verlässlich planen können und Entwicklungsmöglichkeiten haben. Ähnlich wie Bahninfrastruktur benötigt auch die schifffahrtsseitige Infrastruktur eine bessere rechtliche Absicherung. Bei der Entwicklung einer Nationalen Hafenstrategie gehören auch die Länder und Kommunen ins Boot. Um die Häfen aus dem föderalen Dickicht unterschiedlicher Zuständigkeiten, komplexer Genehmigungsverfahren sowie zeit- und kostenaufwendiger Vorgaben zu befreien, fordern wir als Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen ein spezifisches Verkehrsknotengesetz. Auch braucht es eine europäische Hafenstrategie, weil Wasserstraßen und Schienen nicht an Grenzen enden.

Vom Bund bis zur EU – seit einigen Jahren wird gefordert, mehr Verkehr von der Straße auf Schiene und Wasserstraße zu verlagern. Dieses Ziel ist auch im „Masterplan Binnenschifffahrt" des Bundesverkehrsministeriums verankert. Wie kann aus den Absichtserklärungen eine echte Verkehrswende werden?

Wir brauchen gleiche Wettbewerbsbedingungen für alle Verkehrsträger. Die bereits seit Jahrzehnten dauernde Vernachlässigung der Wasserstraßen muss beendet werden. Das Hangeln von Haushalt zu Haushalt ist nicht mehr akzeptabel. Auf der Schiene gibt es nahezu keine freien Kapazitäten mehr und durch die geplanten Sanierungen wird es zusätzlich Engpässe geben. Wo möglich, sollten Binnenschiffe Massengüter befördern und nicht Eisenbahnen, damit diese die dann frei gewordenen Trassen für KV-Züge nutzen können. Auch für Großraum- und Schwertransporte ist das Binnenschiff ideal. Auf der Straße ist das mit deutlich mehr Aufwand verbunden, die Voraussetzung für den Wechsel von der Straße aufs Schiff ist in den Häfen vorhanden. Eine Verkehrsverlagerung wäre in deutlich größerem Maße möglich.

Bei Wasserstraßen denkt man zumeist an den Bund, der in der Verantwortung ist, die Infrastruktur in Schuss zu halten. Was können Länder und Kommunen beitragen, um die Häfen als Drehscheiben der Daseinsvorsorge zu unterstützen?

Funktionierende Hafenflächen müssen geschützt werden – sei es vor einer Einschränkung durch Nutzungsänderungen der Nachbarschaft wie Wohnen oder dass Hafenflächen in größerem Stil anderweitig genutzt werden. Bestehende Beeinträchtigungen müssen im Sinne einer gegenseitigen Rücksichtnahme minimiert werden. Und auch wenn Flächen in Umbruchphasen kurzfristig nicht von den Häfen gebraucht werden, dürfen sie nicht vorschnell aufgegeben werden und die Häfen in ihren Handlungsmöglichkeiten eingeschränkt werden. Häfen brauchen Platz. Letztlich profitieren die Städte davon, wenn sich verkehrsintensive Unternehmen im Hafen bündeln, wo die passende Infrastruktur zur Verfügung steht. Sie entlasten dadurch den städtischen Raum. Für die Versorgungsfunktion der Regionen hat der Erhalt der wertvollen Hafeninfrastruktur hohen Stellenwert.

21 WIR MACHEN'S EINFACH

www.21.de

Der Hafen schläft nie, 21 auch nicht!

21

YouTube: @StadtwerkeDO

Instagram: einundzwanzig-stadtwerkedo.de

Twitter: @StadtwerkeDO

Linkedin: DSW21

TikTok: @21.de

Wir docken die Zukunft an

Aufbruch an der Wasserkante: Das Team der Dortmunder Hafen AG stellt seine Aufgaben vor

Vom neuen, zweiten Hafenmeister Max Brandenburger bis hin zur Vorständin Bettina Brennenstuhl: Das Team der Dortmunder Hafen AG, bestehend aus 15 Männer und Frauen, ist wieder komplett und obendrein jünger geworden. Ein hochqualifiziertes und motiviertes Team, das die Zukunft aktiv mitgestaltet. Richtungsweisend ist auch das neue Standortkonzept der Dortmunder Hafen AG: Verwaltung und Betriebshof, derzeit an unterschiedlichen Standorten untergebracht, werden 2025 in einem Neubau zusammengelegt. (Siehe Seite 13). Durch die Verlagerung wird der Weg frei für die weitere Entwicklung der Speicherstraße in ein lebendiges Quartier für jedermann. Der Hafen dockt die Zukunft an. Und das in gleich mehrfacher Hinsicht.

Im Verbund mit ihren Tochterunternehmen und den Hafenanliegern hat sich die Dortmunder Hafen AG zur Aufgabe gemacht, die Verkehrswende mitzugestalten und die Nutzung von Schiene und Wasserstraße für Transporte zu stärken. Da der vorhandene Umschlagplatz für Großraum- und Schwertransporte aufgrund der Quartiersentwicklung der Speicherstraße aufgegeben werden musste, bedarf es einen neuen Standortes, den die Dortmunder Hafen AG in enger Abstimmung mit den Hafenanliegern, der Stadtverwaltung und dem Rat der Stadt Dortmund finden möchte.

Wer über die Zukunft spricht, kommt an der Energiewende nicht vorbei. Auch daran arbeitet die Dortmunder Hafen AG: So soll der Neubau für Betriebshof und Verwaltung klimafreundlich und nach aktuellsten Energiestandards ausgeführt werden und den CO_2-Verbrauch deutlich drosseln. Da passt es ins Bild, dass die Dortmunder Hafen AG ihre Einsatzfahrzeuge ebenfalls Schritt für Schritt auf E- und Hybridantriebe umstellt. Auch Wasserstoff spielt eine Rolle: Im Rahmen der „Westfälischen Wasserstoffkonferenz" soll ausgelotet werden, wie die Potenziale der Waren- und Logistikdrehscheibe Dortmunder Hafen für Wasserstoff-Umschlag genutzt werden können. Wasserstoff-Initiativen von Hafenanliegern will die Dortmunder Hafen AG nach ihren Möglichkeiten unterstützen – und darüberhinaus mit den Unternehmen den Weg zum klimaneutralen Hafengebiet einschlagen. Vor allem der Photovoltaik könnte dabei große Bedeutung zukommen. Einzug hält die Energiewende auch bei der Dortmunder Eisenbahn (DE): Das mit der Dortmunder Hafen AG verbundene Beteiligungsunternehmen hat bereits drei Hybrid-Loks in Betrieb genommen. Weitere sollen folgen.

Als ebenfalls wichtige Zukunftsaufgabe steht die Modernisierung des Hafens an. Dafür treibt die Dortmunder Hafen AG gemeinsam mit DSW21 die Entwicklung der Speicherstraße voran, deren künftiges Quartier zu vielfältigen Synergien mit den Hafen-Unternehmen führen soll. Ein weiterer Leuchtturm wird das ICE-Instandhaltungswerk, das die DB klimaneutral bauen will. Auch autonomes Fahren auf dem Wasser ist längst mehr als bloße Vision: Die geplante Teststrecke für autonome Binnenschiffe auf dem DEK findet bei der Dortmunder Hafen AG große Unterstützung. Im Verbund mit den Beteiligungsgesellschaften CTD, DE sowie DE Infrastruktur bildet die Dortmunder Hafen AG die Unternehmensgruppe „Hafen21" ab. Sie hat insgesamt rund 300 Beschäftigte – und wird auch in Zukunft für das zuverlässige Funktionieren der Logistikdrehscheibe Dortmunder Hafen sorgen.

LIEGENSCHAFTSMANAGEMENT

Die Dortmunder AG verwaltet die Grundstücke im Sondergebiet Hafen. Sie umfassen insgesamt 142 Hektar, von denen 136,9 Hektar für eine hafenaffine Nutzung vorgesehen sind. Die Belegungsquote beträgt aktuell 100 Prozent, weiß Martin Nowak (Foto), Leiter des Liegenschaftsmanagements. Größte Grundstückseigentümerin im Hafen ist die Stadt Dortmund (87,4 %), gefolgt von der DE Infrastruktur GmbH (7,9 %) sowie der Dortmunder Hafen AG (4,7 %).

INSTANDHALTUNG

Als Betreibergesellschaft des Hafens ist die Dortmunder Hafen AG für die Instandhaltung (Reparatur) und Erneuerung der wasserseitigen Infrastruktur zuständig. Dazu gehören beispielsweise die Pflege der zehn Hafenbecken mit rund 35 Hektar Wasserfläche sowie die Instandhaltung der Spundwände, die sich über eine Gesamtlänge von elf Kilometern erstrecken. Ebenfalls in den Aufgabenbereich fällt die regelmäßige Kontrolle der Hafensohle. Zusätzlich sichert die Dortmunder Hafen AG die ungehinderte Erreichbarkeit der Hafenbecken, etwa durch den Einsatz des Mähbootes „Mähndy" bei der Eindämmung wuchernder Wasserpflanzen im Sommer.

HAFENAUFSICHT

Auch die Gefahrenabwehr in Hafen- und Schifffahrtsangelegenheiten gehört zum Aufgabenspektrum der Dortmunder Hafen AG. Dazu dienen beispielsweise die regelmäßigen Kontrollfahrten mit dem Inspektionsboot, bei denen die Hafenmeister etwa den Zustand der Anlagen sowie eventuelle Beschädigungen in Augenschein nehmen, Umschlagsaktivitäten überwachen und in entsprechenden Gefahrensituationen die Verbindung zu Polizei und Feuerwehr herstellen. Zudem sind sie für die Kontrolle und Erfassung der Schiffsbewegungen zuständig und Ansprechpartner für die Schiffsführer/innen.

UMSCHLAG

Die bereitgestellte Hafen-Infrastruktur wird jährlich von bis zu 2000 Schiffen für Güterumschlag zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern genutzt. Der Gesamtumschlag im Hafen (inklusive Dortmunder Eisenbahn und CTD betrug 2021 rund 3,77 Millionen Tonnen. Davon entfielen fast 2,23 Millionen Tonnen auf den Schiffsverkehr. Neben Containern zählen Baustoffe, Mineralöle, Eisen und Stahl und Importkohle zu den Hauptumschlagsgütern. Als Dienstleistung beim wasserseitigen Umschlag bietet die Dortmunder Hafen AG Schiffseichungen an.

QUARTIERSENTWICKLUNG

Die am Ostrand des Hafens gelegene Speicherstraße wird in den kommenden Jahren zu einem lebendigen Digitalquartier für jedermann entwickelt. Aufgrund der hohen Aufenthaltsqualität erhalten Besucherinnen und Besucher vielfältige Einblicke in das logistische Geschehen des Hafens. Motor für die Neugestaltung des Quartiers ist d-Port21, die gemeinsame Entwicklungsgesellschaft von DSW21 und der Dortmunder Hafen AG.

UNTERNEHMENSPORTRAIT

„Es gibt immer eine Lösung"

Fuchs GmbH: Reparatur und Instandhaltung ist die Kernkompetenz

Instandhalter sind die gute Seele der Industrie. Sie pflegen und reparieren Maschinen, halten die Produktion am Laufen. So auch die Fuchs GmbH, deren hauptsächliches Arbeitsgebiet die Reparatur von Krananlagen und Maschinen ist. Solch einen Betrieb hat man am Dortmunder Hafen gern in der Nachbarschaft.

Maik Fuchs ist einer, mit dem es Spaß macht, durch die Hallen des Unternehmens zu gehen, das seit Jahrzehnten an der Speicherstraße 2 beheimatet ist. Weil der Geschäftsführer immer noch den Stolz eines Handwerkers vermittelt. 2011 hat er die Firma von Günter Haarnagel übernommen, und wenn er die Geschichte erzählt, öffnet sich ein Fenster ins alte Dortmund. Es ist eine Geschichte von Handschlagverträgen und Vertrauen.

Das Sirren der Drehbänke füllt die Halle, Späne fliegen, angerosteter Rundstahl verwandelt sich in blank schimmernde Ritzelwellen, die auf Hundertstel Millimeter genau gedreht sind. Zahnräder, Bremstrommeln, Seilscheiben, Rolltreppenantriebe liegen auf Paletten und warten auf den Abtransport. „Ich habe 2007 gegenüber bei Rhenus einen Kran repariert", erinnert sich der 49-Jährige gelernte Schlosser Maik Fuchs an seine Anfänge in Dortmund. Damals stand er noch in Diensten eines Duisburger Unternehmens.

Die Mitarbeiter sind hochqualifiziert, kennen die Maschinen und arbeiten punktgenau.

Weil er sich verändern wollte und die Firma Schiffs- und Kranreparaturen Haarnagel gegenüber lag, „bin ich einfach rübergegangen und hab gefragt, ob sie Leute suchen. Die Sekretärin hat meine Telefonnummer notiert, am Abend hat Haarnagel angerufen, am nächsten Tag hatte ich die Stelle." Fuchs erinnert sich gerne an Günter Haarnagel: „Ein Handschlag-Typ." Das ist Maik Fuchs auch.

Acht Mitarbeiter hatte das Unternehmen zu der Zeit. „Ich habe dann mit der Kundenakquise angefangen", erzählt Fuchs. Das Geschäft belebte sich. Er arbeitete sich mehr und mehr in den kaufmännischen Bereich ein - was damit zu tun hatte, dass ihm 2009 ein 200-Kilo-Stahlträger auf die linke Hand gefallen ist. „Ich war danach als Handwerker ein Jahr aus dem Gefecht", erinnert er sich.

Trotzdem reifte der Gedanke an eine Selbstständigkeit. „Als ich Günter Haarnagel darüber informierte, sagte er: ‚Trifft sich gut, ich suche einen Nachfolger.'" Schon 2011 erfolgte die Übergabe. Man könnte jetzt von Zufällen reden, aber das trifft es nicht ganz. Man vertraut sich ja nicht zufällig. Jedenfalls klappte es. Die Akzeptanz

entwickelte sich über die Zusammenarbeit. Und über Zuverlässigkeit.

„Ich lege viel Wert aufs Betriebsklima", sagt Maik Fuchs. „Ich weiß, wann es meinen Leuten schlecht geht – und sie wissen das umgekehrt auch von mir. „Das Kapital der Firma liegt ja nicht auf dem Konto, das Kapital sind die Mitarbeiter." Zusammenarbeit im besten Sinne, wenn es darum geht, schnell auf die Kundschaft zu reagieren. Zuletzt fiel beim Container Terminal (CTD) einer der drei Portalkräne aus, das Hubwerksgetriebe musste gewechselt werden, sechs Tonnen schwer. „Damit es schnell geht, haben wir auf Zwei-Schicht-Betrieb umgestellt. Da sagt keiner etwas, wir laufen alle in eine Richtung."

Schaden und Zeitdruck geben den Takt vor. „Manchmal schicken wir die reparierten Teile noch am selben Tag wieder raus", sagt Maik Fuchs. Wenn's technisch schwierig wird, setzen sie sich abends nach Feierabend zusammen und beraten sich. Grundsatz: „Es gibt immer eine Lösung." Sie sind schließlich Instandhalter und wollen den Kunden teure Neuanschaffungen ersparen.

Neben CTD gehören Dortmunder Gußasphalt, Remondis, Ruhrmann, Thyssen Krupp, Miebach sowie das SAZ zum Kundenstamm. Um nur einige zu nennen. Der Umsatz lag zuletzt bei 1,8 Millionen Euro jährlich. Die Auftragsbücher sind gut gefüllt, die Belegschaft von 15 Mitarbeitern soll sogar noch wachsen. „Ich würde sofort

Flexibilität wird großgeschrieben: Wenn es schnell gehen muss, wird auch mal die Schicht umgestellt.

Unternehmenschef Maik Fuchs legt großen Wert auf ein gutes Betriebsklima. „Das Kapital der Firma sind die Mitarbeiter."

einen Schlosser, einen Industriemechaniker und einen Betriebselektriker einstellen", meint Maik Fuchs. Zerspanungsmechaniker Andreas Bechthold beispielsweise hat 1999 als Praktikant bei Haarnagel angefangen. Blitzend dreht sich die Welle auf der Bank. Er liest die Messuhr ab, sieben Hundertstel noch. Maik Fuchs hält eine 500 mm-Welle in der Hand, die Riefen des eingelaufenen Lagers zeichnen sich deutlich ab. Mitarbeiter Valeri Schumacher wird sie aus einem Stück Volleisen neu drehen.

Nein, eine computergesteuerte CNC-Maschine findet man bei Fuchs noch nicht. Die lohne sich nur, wenn man 150 Wellen gleichen Typs drehen wolle, erklärt Firmeninhaber Maik Fuchs. „Als Reparaturbetrieb ersetzen wir meist nur eine. Aber jeder Dreher, der über 50 Jahre alt ist, kann kommen", sagt er und lacht. „Weil der noch konventionell drehen kann."

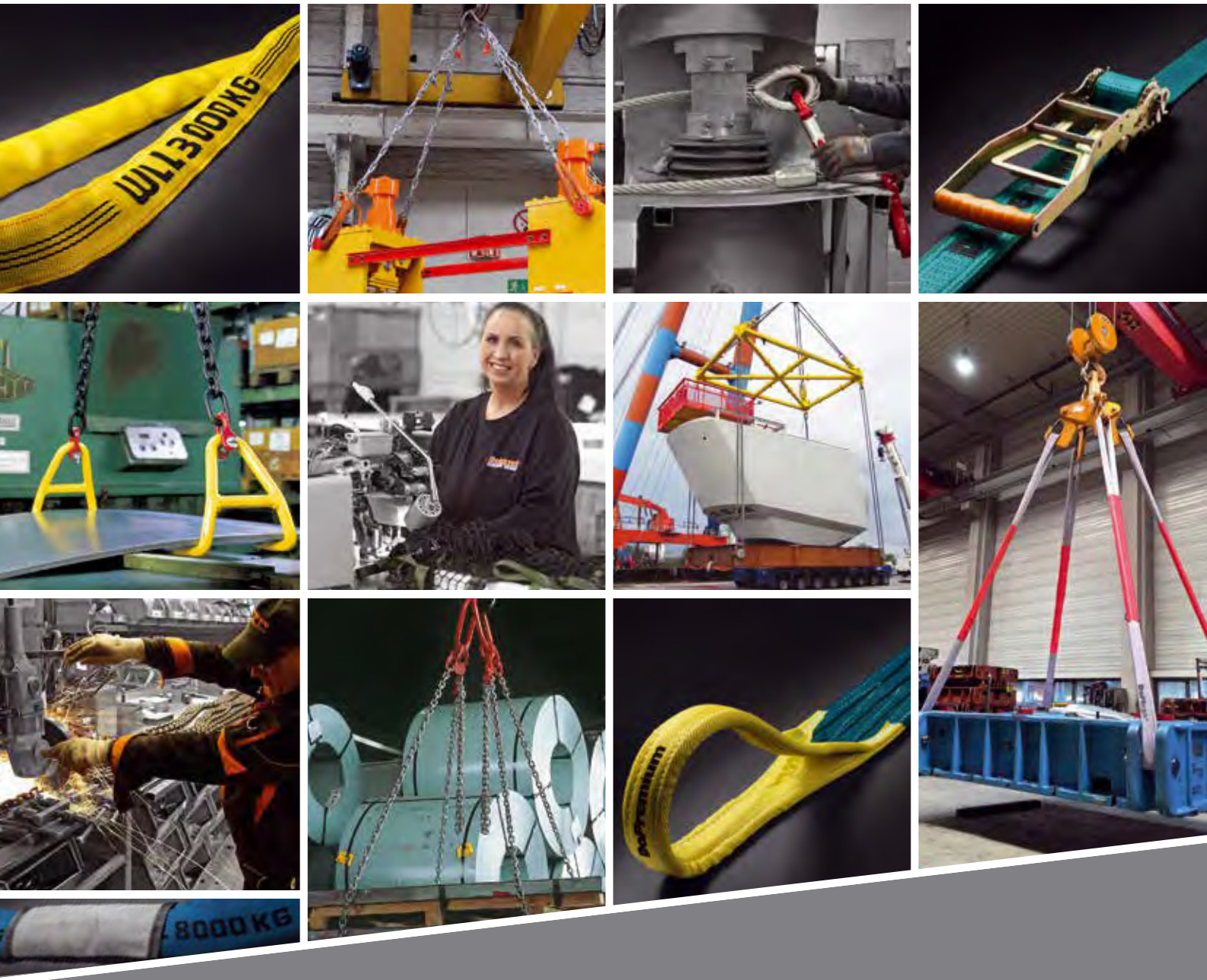
Sein Betrieb will in diesem Jahr eine neue 10-t-Drehbank anschaffen. Die dann aber eben doch CNC-gesteuert sein soll. Das nächste Kapitel bei Fuchs GmbH ist also bereits aufgeschlagen. Fuchs' Sohn Niclas absolviert seine Ausbildung zum Betriebselektriker. Er möchte 2025 in den Familienbetrieb einsteigen. Schöne Geschichten wollen ja weitergeschrieben werden.

Hafen meldet volle Auslastung bei Flächen

Volle Auslastung am Dortmunder Hafen: Die Vermietungs- und Verpachtungsquote in Dortmunds größtem Industrie- und Gewerbegebiet beträgt nunmehr 100 Prozent. Das letzte frei verfügbare Grundstück von rund 13.600 Quadratmetern ist seit Jahresbeginn an die Unternehmensgruppe C.O. Weise GmbH & Co. KG verpachtet. Auf dem Areal am Tankweg will das auf Gerüstbau und Steigtechnik spezialisierte Unternehmen ein Lager für große Traggerüste realisieren, die für Neubau und Instandsetzung von Brücken benötigt werden.

„Wir freuen uns, für die letzte frei verfügbare Fläche im Sondergebiet Hafen einen passenden Nutzer gefunden zu haben", sagt Bettina Brennenstuhl, Vorständin der Dortmunder Hafen AG. „Nun muss überlegt werden, wie wir künftig mit Ansiedlungswünschen von Unternehmen umgehen, die auf eine direkte Anbindung an Schiene, Wasserstraße oder an ein Container-Terminal angewiesen sind", so Bettina Brennenstuhl. Insgesamt verfügt das Sondergebiet Hafen über ein 142 Hektar großes Grundstücksvolumen, von dem 136,9 Hektar für eine hafenaffine Nutzung vorgesehen sind. Die Grundstücke gehören zu 87,4 Prozent der Stadt Dortmund und werden von der Dortmunder Hafen AG treuhändisch verwaltet.

Sicher heben. Sicher transportieren.



Dolezych

EINFACH SICHER

Dortmund (Deutschland) | Kattowitz (Polen)
Kunshan (China) | Kiew (Ukraine)
Santiago (Chile) | Woronesch (Russland)
Istanbul (Türkei) | Meriden (USA)

www.dolezych.de

Das Gebäude der Firma Pro Büro und Kopier GmbH bekommt die historische Fassade zurück.

Wie die Speicherstraße zur Top-Adresse wird

Dortmunder Investoren bereiten zwei weitere Bauprojekte am Hafen vor

Der Baufortschritt in der Speicherstraße ist unverkennbar. Die Arbeiten am Lensing Media Port, am Heimathafen und an der Digitalakademie des Dortmunder Theaters laufen auf Hochtouren – schon kündigen sich zwei weitere Projekte an.

Die Stadt Dortmund hat im Rahmen eines Interessenbekundungsverfahrens zwei weitere Grundstücke in der Speicherstraße veräußert. Den Zuschlag für das Grundstück Speicherstraße 11 hat die Dortmunder Firma Diag bekommen, die dort einen Neubau plant. Neuer Eigentümer des Grundstücks Speicherstraße 1 wird das bereits ansässige Unternehmen „Pro Büro & Kopier GmbH“, das sein Bestandsgebäude modernisieren möchte.

Mit dem Bauvorhaben der Firma Diag ist eine deutliche Aufwertung des Grundstücks verbunden. Zurzeit als Lager- und Umschlagfläche genutzt, soll dort nach Abriss des Alt-Bestandes in zweiter Reihe zum Wasser das „Kontor 11“ entstehen – ein markantes, viergeschossiges Gebäude mit einer Bruttogrundfläche (BGF) von 5.500 Quadratmetern. Die beiden oberen Geschosse sind für Büronutzung vorgesehen. Darunter wird eine Galerieebene mit Gastronomie eingerichtet, die Besuchern freien Blick auf eine geplante Markthalle im Erdgeschoss ermöglicht.

Mit raumhohen Fenstern, Arkaden und roter Klinkerfassade soll „Kontor 11“ noch mehr Hafenflair ins Quartier bringen und zu einem Hingucker werden. Darüberhinaus wird das Gebäude klimagerecht mit einer Photovoltaikanlage und einem begrünten Dach versehen. Der Baubeginn für „Kontor 11“ soll nach Beendigung der Abstimmungsgespräche zwischen der Firma Diag und dem aktuellen Grundstücksnutzer erfolgen.

„Kontor 11“ heißt das markante Gebäude, das neben Büros eine Gastronomie und eine Markthalle bekommen soll.

Andere Pläne verfolgt das benachbarte Unternehmen „Pro Büro & Kopier GmbH“ an der Speicherstraße 1. Nach dem Kauf des rund 1.000 Quadratmeter großen, städtischen Grundstücks möchte Senior-Chef Hans-Peter Podszuk das Bestandsgebäude, in früheren Zeiten unter anderem Sitz einer Kolonialwarenhandlung, umfassend modernisieren. Es soll die prägende rote Backsteinfassade aus der Zeit seiner Entstehung zurückbekommen – Hans-Peter Podszuk nennt als Baujahr „1904“.

Darüberhinaus soll die Immobilie durchgängig drei Geschosse erhalten (inklusive EG) und auch im Inneren modernisiert werden. Einen Teil der rund 2.270 Quadratmeter BGF möchte „Pro Büro & Kopier GmbH“ weiterhin als Firmensitz nutzen. Gleichzeitig soll dort auch jungen Unternehmen (Start Ups) aus der IT- bzw. Digital-Branche Raum gegeben werden. Auch ein gastronomisches Angebot zieht Seniorchef Hans-Peter Podszuk in Betracht. So habe beispielsweise die Bergmann-Brauerei Interesse signalisiert, dort einen Ausschank betreiben zu wollen.

Abhängig von der Baugenehmigung, wünscht sich Hans-Peter Podszuk, die Modernisierung 2024 starten zu können. 2025 soll die Baumaßnahme beendet sein – und der Firmensitz von „Pro Büro & Kopier GmbH“ dann sein früheres Hafen-Flair zurückbekommen.

Die Vorbereitungen laufen

2025 soll der Neubau für Betriebshof und Verwaltung fertig sein

Der geplante Neubau der Dortmunder Hafen AG rückt näher: Im Sommer 2025 soll das neue Domizil auf dem Gelände der früheren Schiffswert Fritz Figge bezugsfertig sein.

Nach der Zustimmung des Aufsichtsrates der Dortmunder Hafen AG laufen die Vorbereitungen für den Neubau auf Hochtouren. „Wir möchten nach Möglichkeit noch im Herbst 2023 mit bauvorbereitenden Maßnahmen starten", sagt Alexandra Reinbach, Prokuristin der Dortmunder Hafen AG. Mit dem Umzug auf das ehemalige Gelände der Figge-Werft ermöglicht die Dortmunder Hafen AG die Neuentwicklung des jetzigen Standortes an der Bülowstraße 12. Anstelle des aktuell genutzte Verwaltungsgebäudes, früher Vertriebssitz von Knauf Interfer, entsteht ein Neubau für Dosys (Dortmunder Systemhaus), dem IT-Dienstleister der Stadt Dortmund. „Der Standortwechsel ist für uns zwingend notwendig", sagt Alexandra Reinbach.

Gleiches gilt für den technischen Betriebshof. Am westlichen Ufer des Schmiedinghafens gelegen, soll die Fläche künftig für den Bau einer neuen Drehbrücke hinüber zur Speicherstraße genutzt werden. Das eröffnet der Dortmunder Hafen AG die Chance, Betriebshof und Verwaltung am Standort der früheren Schiffswert Fritz Figge nahe der Franziusstraße in einem Gebäudekomplex zu bündeln.

Dabei verfügt das Verwaltungsgebäude über rund 800 qm Nutzfläche. Dort finden sich Büros und Sozialräume. Gleichzeitig wird der Verwaltungstrakt zur Technikzentrale für den angegliederten Betriebshof (rund 400 qm Nutzfläche), unter dessen Dach der Bootsunterstand sowie die Werkstatt und Lagermöglichkeiten angesiedelt werden.

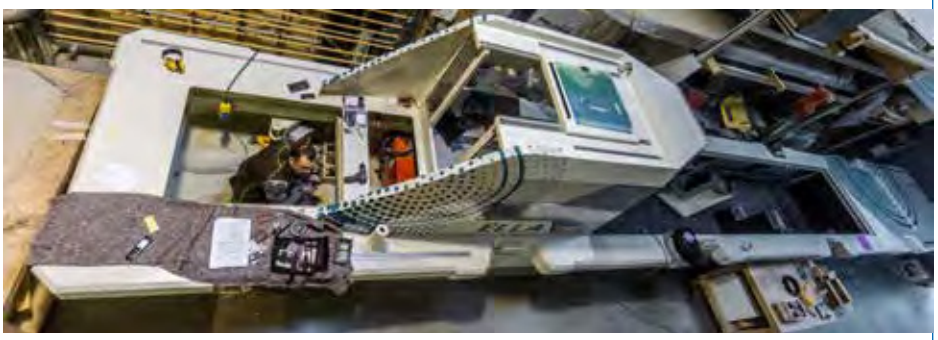
Zwei in einem: Verwaltung und Betriebshof werden im Neubau zusammengelegt.

Der Neubau soll klimagerecht und zukunftssicher über eine Wärmepumpe versorgt werden - das Dach wird zudem begrünt und mit Photovoltaik ausgestattet. Einzug soll im Sommer 2025 sein.

„Ella" lernt im Sommer das Manövrieren

Nach der Taufe: Forschungsschiff bald auf dem Dortmund-Ems-Kanal unterwegs

Das Forschungsschiff „Ella" hat nun Wasser unter dem Kiel. Anfang März wurde „Ella" im Beisein von Susanne Henckel, Staatssekretärin im Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV), im Duisburger Freihafen getauft. Ab Sommer 2023 dann wird der Dortmund-Ems-Kanal (DEK) zwischen Henrichenburg und Dortmund zur Versuchsstrecke für das autonome Binnenschiff.



Ausgerüstet mit hochmoderner Elektronik, soll „Ella" den Weg für autonom fahrende Schiffe ebnen.

Ella wurde im Rahmen des Förderprogramms „Digitale Testfelder" des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr gebaut und ist ein speziell für die Anforderungen der Binnenschifffahrt konzipiertes Forschungsfahrzeug. Der weitere Ausbau des von der Firma FELLERdesign aus Wetter erbauten Schiffs hatte sich zuletzt verzögert, weil es zu Materialengpässen gekommen war.

Der rund 15 km lange Abschnitt zwischen Henrichenburg und dem Dortmunder Hafen eigne sich perfekt als Teststrecke, so Dr. Jens Oberhagemann vom Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme in Duisburg. Das weltweit erste autonome Binnenschiffmodell im Maßstab 1:6 soll dort mithilfe von Künstlicher Intelligenz „lernen", unter realen Witterungs- und Verkehrsbedingungen zu manövrieren. „Wie lange das dauert", sagt der Projektleiter, „ist schwer einzuschätzen." Es geht immerhin um komplexe Manöver in engen Arealen. „Unser Ziel ist, dass Ella selbst adaptierend später auch in anderen Umfeldern klarkommt." Derweil zeigt das Design- und Bootsbauunternehmen Feller aus Wetter/Ruhr großes Interesse an einem Standort im Dortmunder Hafen. „Ich hätte gerne ein Standbein in Dortmund", sagt Firmenchef Uwe Feller (Foto). „Abhängig von den Möglichkeiten, würde ich komplett von Wetter nach Dortmund ziehen." Ihm schwebt ein 300 bis 500 qm großes Areal oder Gebäude vor, zur Pacht oder zum Kauf. „Mit Wasseranschluss wäre ein Traum", so Feller. „Zumindest sollte es nicht allzu weit vom Kanal entfernt sein." Er sei gut in der Gegend vernetzt, daher eigne sich Dortmund als Standort hervorragend. Und was passt besser zu einem Hafen als eine Schiffswerft?

SIEBEN**FRAGEN**

1 *Mit welchem Wasser wird eigentlich der Dortmund-Ems-Kanal (DEK) gespeist?*
A Mit Wasser aus der Lippe.
B Mit Wasser aus dem Rhein-Herne-Kanal (RHK).
C Mit Wasser aus dem Datteln-Hamm-Kanal (DHK).

2 *Ihr erstes Bootshaus im Dortmunder Hafengebiet lag auf städtischem Boden in Deusen – dort, wo heutzutage das Löschboot der Feuerwehr untergebracht ist. Lange her. Das jetzige Boothaus des Vereins liegt idyllisch an der Alten Ellinghauser Straße am Dortmund-Ems-Kanal. Von welchem Verein ist die Rede?*
A Der Ruderclub Hansa von 1898 e.V.
B Der Ruderclub Germania von 1929 e.V.
C Der 1. Dortmunder Kanuverein von 1924 e.V.

3 *Dortmunds Hafen bietet für Fernseh- und Kinoproduktionen immer eine gute Kulisse. Beispielsweise für den Dortmund-Tatort. In einer der ersten Folgen wollte sich der exzentrische Kommissar Faber 2012 volltrunken von der Hafenbrücke auf die OWIIa stürzen. Welchen Titel hatte dieser Tatort?*
A Mein Revier.
B Alter Ego.
C Hundstage.

4 *Einfach mal schätzen: Wie hoch mag wohl der Turm des Alten Hafenamtes sein?*
A 25 Meter.
B 55 Meter.
C 38 Meter.

5 *Im Herbst 2017 besichtigten die Aufsichtsräte der Dortmunder Hafen AG den einzigen deutschen Tiefwasserhafen. Anlass war der Start einer Containerzugverbindung vom Container Terminal Dortmund (CTD) zu eben jenem Tiefwasserhafen. Wohin sind die Aufsichtsräte also gefahren?*
A Zum Hamburger Hafen.
B Zum JadeWeserPort in Wilhelmshaven.
C Zum Lübecker Hafen, dem zweitgrößten deutschen Ostseehafen nach Rostock.

Wie soll es mit der Brücke über der Franziusstraße oberhalb der DB-Gleise weitergehen?

6 *Im Zusammenhang mit dem Bau des ICE-Werks auf dem alten Güterbahnhof an der Westfaliastraße soll ein alter Gleisanschluss reaktiviert werden. Problem: Dabei steht ein Stützpfeiler im Weg, der die oberhalb verlaufende Brücke an der Franziusstraße sichert. Und? Was soll nun geschehen?*
A Die Brücke soll versetzt werden.
B Sie soll ersatzlos verschwinden.
C Sie soll abgerissen und durch eine neue Konstruktion ersetzt werden.

7 *Wie heißt die Wanderausstellung, die jährlich im Depot an der Immermannstraße im Hafengebiet Station macht – im laufenden Jahr 2023 übrigens vom 21. Oktober bis 12. November?*
A Die Ausstellung und Videoinstallation „Zeit im Fluss – Mit dem Containerschiff von Basel nach Rotterdam."
B Die Ausstellung „Laden und Löschen – von der Sackkarre bis zum Container".
C Die Ausstellung World Press Photo, bei der preisgekrönte Fotos internationaler Pressefotografen präsentiert werden

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

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

DENKT AN MORGEN.

NACHHALTIGKEIT IM BLICK

Mit unserem Umweltbildungsangebot zeigen wir Wege zu einem verantwortungsvollen und nachhaltigem Konsumverhalten auf. Unsere Schwerpunkte Abfall und Ressourcenschutz greifen dabei Themen auf, mit denen wir täglich konfrontiert werden. Deshalb bieten wir u.a. zahlreiche Workshops zum Thema Upcycling an.

Macht mit und unterstützt uns dabei, Dortmund und die Welt ein klein wenig sauberer zu gestalten.

Mehr Informationen unter **umweltbildung@edg.de**.

UMWELT BILDUNG
DENKT AN MORGEN.

www.edg.de