



Inhalt

2|2017





## TRAINING FÜR DEN FÜHRERSCHEIN

Der Kanal und der Hafen – das ist die Basis, auf der ihre Schützlinge für den Sportbootführerschein trainieren: Das Adriatic Sailing Team von Joe Handwerker bringt Menschen aufs Wasser.

08



## BETRIEB RUND UM DIE UHR

Der Standort Hafen muss durch ein planbares Flächenmanagement und einen 24-Stunden-Betrieb gesichert sein, sagt Prof. Dr. Uwe Clausen, Leiter des IML, im Interview.

07



## BODENDÜNGER FÜR DEN WELTMARKT

Das Start-up-Unternehmen Novihum Technologies verarbeitet in einem komplizierten Prozess Braunkohle zu wertvollem Bodendünger und will damit den Weltmarkt erobern.

12

## DER PFARRER GEHT VON BORD

Nach 35 Jahren als Schifferseelsorger im westfälischen Kanalnetz hat sich Horst Borrieß (65) in den Ruhestand verabschiedet. Einen Nachfolger hat er nicht.

04

## IM HERBST SOLLEN DIE SCHIFFE ABLEGEN

"Es war ein wunderbares Miteinander", sagt Franz-Josef Chrosnik (Caritas) zum Leben auf den Flüchtlingsschiffen, die nun leer gezogen sind. Zurück bleiben Erinnerungen und persönliche Kontakte.

### VOM OFENLEITSTAND ZUR DORTMUNDER HAFEN AG

Bis zuletzt hat Christian Kramer (37) bei HSP gearbeitet. Über den Umweg der Selbstständigkeit stieß der gelernte Heizungs- und Lüftungsbauer zur Hafen AG. "Ich fühle mich angekommen."

06

### KANALSTRASSE: DIE BAUARBEITER KOMMEN

Rund drei Monate hat die Stadt Dortmund für die Sanierung der Kanalstraße angesetzt, mit der in diesen Wochen begonnen werden soll. Vier Bauabschnitte sind geplant.

14

05

### Liebe Leserin, lieber Leser!

er Frühling hat Einzug gehalten. Auch bei uns im Dortmunder Hafen enden Projekte und andere beginnen.

Über ein gutes Jahr lagen die beiden Flusskreuzfahrtschiffe Diana und Solaris im Dortmunder Hafen und boten Menschen aus aller Welt, die Schutz suchten, ein Dach über dem Kopf. Anfang 2017 wurde diese Flüchtlingsunterkunft wieder geschlossen, da sie aus Sicht der Verantwortlichen entbehrlich geworden ist. Die

Bemühungen, die nötig waren, um diese Flüchtlingsunterkunft im Hafen zum Laufen zu bringen, waren nicht gering. Jedoch waren die Begegnungen mit den Menschen auf den Schiffen besonders eindrucksvoll. Wir wünschen allen Bewohnerinnen und Bewohnern auf ihrem weiteren Lebensweg alles Gute – vor allem Frieden und Gesundheit!

Die aktuelle Stahlkrise hat nicht nur wirtschaftliche Folgen – sondern auch menschliche. Letztes Jahr hat die Hoesch Spundwand und Profil GmbH ihre Tore geschlossen. Viele Menschen haben dadurch ihren Arbeitsplatz und eine sichere Zukunft verloren. Christian Kramer war einer von ihnen. Seit November 2016 gehört er zum Team der Dortmunder Hafen AG. Darüber sind wir froh und heißen ihn herzlich im Hafen



willkommen. In dieser Ausgabe stellen wir Ihnen unseren neuen Mitarbeiter vor. Auch unsere städtebaulichen Projekte "Nördliche Speicherstraße" und "Port-Tower" werden wir 2017 weiter vorantreiben. Es stehen weitere Gespräche mit Investoren an und die Pläne werden bei internationalen Fachmessen vorgestellt. Es bleibt spannend.

Gute Entwicklungen sind auch beim Verkehrskonzept Hafen zu beobachten, das im Zuge der Planungen der neuen Anlage

für den kombinierten Verkehr erstellt wurde. Beispielsweise zeigt der Bericht, dass alle kurzfristigen Maßnahmen bereits umgesetzt wurden oder noch in 2017 umgesetzt werden. Außerdem soll das Gutachten zum Vollanschluss der Westfaliastraße an die OWIIIa / Mallinckrodtstraße bis Mitte 2017 vorliegen. Weitere Maßnahmen sind in Planung. Beim Verkehrskonzept Hafen wurde Wort gehalten.

Beim Lesen unseres neuen DOCK-Magazins wünsche ich Ihnen viel Freude!

Ihr Uwe Büscher Vorstand der Dortmunder Hafen AG

## **ZAHL**DES QUARTALS

Rund 160 Unternehmen...

...befinden sich im Dortmunder Hafengebiet.

#### IMPRESSUM

#### lerausgebe

V.i.S.d.P.: Uwe Büscher, Dortmunder Hafen AG Speicherstr. 23, 44147 Dortmund Tel.: 0231 / 98 39 68 1

#### Textbeiträge:

Gregor Beushausen

#### Layout/Grafik/Satz:

Büro für Gestaltung, Münster

#### Fotos

Medienmanufaktur Dortmund Dortmunder Hafen AG

### Druck:

Hitzegrad, Print/Medien & Service Feldbachacker 16, 44149 Dortmund

#### Erscheinung:

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



"Es war die schönste Pfarrstelle, die es je gegeben hat." In der Schiffer- und Friedenskirche hielt Horst Borrieß die Messen für die Schiffer, die er immer wieder auf ihren Booten besucht hat.



GESICHTER
DES
HAFENS

Horst Borrieß: Der letzte Schifferseelsorger ist von Bord gegangen

Er hat Paare verheiratet und Kinder auf den Schiffen getauft. In schlechten Zeiten war er zur Stelle und hat sich die Sorgen seiner "Schäfchen" angehört. Jetzt ist er von Bord gegangen: Nach 35 Jahren als Schifferseelsorger hat Horst Borrieß (65) den Ruhestand angetreten.

Heiligabend 2016 hat er in der kleinen Schiffer- und Friedenskirche am Henrichenburger Schiffshebewerk, inzwischen eine "Eventkirche", seine letzte Messe gehalten. Und Horst Borrieß lässt keinen Zweifel, "dass es die schönste Pfarrstelle war, die es je gegeben hat."

1951 in Hamburg als Sohn eines Seemanns geboren, lässt er sich erst zum Klavierbauer ausbilden und absolviert dann ein Studium der Theologie und Sozialarbeit an der Hochschule in Hamburg.1981 kommt er als junger Diakon nach Datteln, angelockt durch eine Ausschreibung der Schifferseelsorge der Evangelischen Kirche von Westfalen. Horst Borrieß wird zuständig für alle vier Kanäle im Westfälischen Ruhrgebiet.

Mit seinem offenen Wesen und seiner zupackenden Art gewinnt er das Vertrauen der Schifferfamilien und schafft sich schnell Freunde. 1986 besorgt er sich sein eigenes Schiff, die "Regenbogen", die als Dienstfahrzeug zu Wasser anerkannt wird, und mit der er mehr als 100 Schifferfamilien besucht. Horst Borrieß ist da, wenn die Kanalschiffer ihn brauchen. Als Seelsorger tauft er ihren Nachwuchs und vermählt die Paare an Bord. "Das Leben der Schiffer spielte sich ja fast ausschließlich auf dem Wasser ab", schildert Borrieß.

Er wird ihr Brückenkopf, ihr Verbindungsmann zu Land. Viele Kinder kommen mit sechs Jahren ins Schifferkinderheim, um die Schule zu besuchen. Borrieß holt die Kinder freitags von der Dortmunder Bahnhofsmission ab, bringt sie übers Wochenende zu ihren Eltern aufs Wasser und sonntags wieder zurück. So wird aus dem Seelsorger mit der Zeit auch ein Dienstleister, der für die Schiffer Post abholt und Post einwirft, der Rezepte besorgt, Ersatzteile an Bord bringt, Bestellungen aufgibt und an Land Rechnungen bezahlt. "Am Ende hatte ich Prokura für sieben Schiffe", erzählt Horst Borrieß. Er trotzt sogar

von der Polizei zur Abgabe der eidesstattlichen Versicherung vorgeführt werden sollte. Ein kurzes Gespräch mit dem Beamten genügt: Am Ende ist es nicht die Polizei, die den Matrosen an die Hand nimmt und mit ihm zum Gericht geht. Borrieß, der Pfarrer, der Vertraute, übernimmt die Aufgabe. "Es war eine andere Welt damals", sagt er.

Die ändert sich in den 90er Jahren, als Handy und Internet auf die Schiffe kommen und die ersten Kanalschiffer ihre Autos an Bord holen. Geblieben sind die vielen Gespräche, die steten Sorgen um Frachten und Preise. Ihre Erlöse, die kann auch Borrieß den Binnenschiffern nicht hochreden. "Aber ich kann zuhören", sagt er. "Das war wichtig, darauf kam es an." Er weiß, wie hart Partikuliere zu kämpfen haben. Er hat sie kommen und gehen sehen. Auch, wenn Horst Borrieß nun in den Ruhestand gegangen ist und das Ende seiner Amtszeit gleichzeitig das Ende der evangelischen Schifferseelsorge in Datteln am größten Kanalknotenpunkt Europas markiert, weil die Kirche seine Stelle einspart: Aufhören will Horst Borrieß noch lange nicht. Schließlich sei und bleibe er Diakon. "Meine Pflichten enden, meine Rechte nicht", sagt er schmunzelnd. Ohnehin hätte er gern weitergemacht, ganz offiziell. Im Sommer 2017 oder 2018, das hat er sich vorgenommen, will er selber auf große Fahrt. Per Schiff von Rotterdam bis zum Schwarzen Meer, das schwebt ihm vor. Kontakte hat er. "Ich kenne da zwei österreichische Schiffer."



## Das Warten hat ein Ende

## Flüchtlinge haben die Schiffe verlassen

Die Besatzung ist von Bord: Im November 2015 zugestiegen, haben die Flüchtlinge ihre schwimmenden Unterkünfte inzwischen verlassen. Im März haben die Diana und die Solaris abgelegt. "Kapitän" Franz-Josef Chrosnik zieht eine erste Bilanz über das Leben an Bord.

ische und Stühle im Speisesaal stehen leer. Lediglich die zu Haufen gestapelten Tischdecken erinnern an den Auftrieb, den es hier jeden Morgen gegeben hat. Bis zu 177 Menschen haben seit November 2015 auf den beiden Flüchtlingsschiffen Diana und Solaris gelebt. Sie kamen aus Syrien und Irak; aus Marokko, Algerien und dem Iran. Bis zu 16 Nationen. "Es war ein wunderbares Miteinander", sagt Franz-Josef Chrosnik (Foto), der Leiter der schwimmenden Unterkünfte. Er steht in Diensten der Caritas, die die Flüchtlinge im Auftrag der Stadt Dortmund betreut hat. Sein Einsatz auf den beiden Schiffen, das sei etwas Besonderes gewesen.

Vielleicht hatte es damit zu tun, dass sich die Bewohner jederzeit in ihre Zweibettkabinen, in ihre kleine Privatheit, zurückziehen konnten. Jedenfalls habe es so gut wie keine größeren Konflikte gegeben, berichtet Chrosnik stolz. "Die Menschen haben sich gegenseitig respektiert." Chrosnik kennt ihre Geschichten. Es sind Geschichten von Tod, von Vertreibung und Flucht. Chrosnik muss immer wieder innehalten, wenn er sie erzählt. So hat er im Laufe der Zeit begonnen, die Menschen auf den Schiffen als "seine Schützlinge" anzusehen, die er beim Abschied loslassen und "in andere Hände

übergeben musste." Ein Teil von ihnen lebt nun in anderen Einrichtungen, ein Teil in Wohnungen. Bewegende Momente haben Chrosnik und die weiteren Betreuer mehr als genug erlebt, "Warum guckt ihr euch das denn auch noch an!?", hatte er den jungen Syrern zugerufen, die aufgebracht die Bombardierung von Aleppo per Livestream im Netz verfolgten. Traumatagespräche in der Aplerbecker LWL-Klinik. Die Verzweiflung über abgelehnte Asylanträge - all das hat er hautnah mitbekommen und ihn mit-



Abende mit Gesellschaftsspielen aufgelockert. Sie haben Sprachunterricht gegeben. Studenten luden zum gemeinsamen Musi-

"Da sind echte Freundschaften entstanden", sagt Chrosnik. Überhaupt seien die Menschen, der größte Teil im Alter zwischen 18 und 40 Jahren, sehr erpicht gewesen. Deutsch zu lernen. Chrosnik weiß nicht, in welche Himmelsrichtungen es die Menschen verschlagen wird, die er über so lange Zeit an Bord kennengelernt hat. Man-



unter zum Bordpsychologen werden lassen. Aber Chrosnik hat auch das Engagement der rund 40 Ehrenamtlichen mitbekommen, die Abwechselung in den Bordalltag gebracht haben. Sie haben Fußball gespielt mit den Flüchtlingen im Fredenbaum. Sie sind mit ihnen gejoggt und haben die che Kontakte verlieren sich, andere bleiben. Zumindest eine Weile. Da ist beispielsweise jener 24-jährige Syrer, dem Chrosnik privaten Klavierunterricht erteilt hat. Der junge Mann hat inzwischen ein Praktikum in einem Fliesenlegerbetrieb absolviert. Chrosnik freut sich über solche Nachrichten.



Zu einer virtuellen Rundreise durch Vergangenheit und Zukunft der Dortmunder Hafenlandschaft haben sich die Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft 60plus der SPD Mailoh-Deusen getroffen. Rund 20 Besucher ließen sich im Alten Hafenamt von Vorstand Uwe Büscher über die Verkehrsanbindung, die Umgestaltung der Speicherstraße sowie über die beiden projektierten Bürotürme nördlich des Petroleumhafens informieren. Die AG 60plus Mailoh-Deusen will die Pläne positiv begleiten und bekräftigte ihre Forderung nach einem Vollanschluss der OWIIIa an die Westfaliastraße. Eine solche Maßnahme könne wesentlich zur Entzerrung der Verkehrssituation im Hafenbereich einschließlich der Emscherallee und Lindberghstraße beitragen, betonte der AG-Vorsitzende Rolf Hahn.

# Auf Umwegen zum Hafen

Christian Kramer Nach dem Aus für HSP ging es erst mal in die Selbstständigkeit

Die ersten Monate hat er hinter sich gebracht. Er ist angekommen. Christian Kramer (37), bis zuletzt bei Hoesch Spundwand und Profil (HSP) beschäftigt, verstärkt seit November 2016 das Team der Dortmunder Hafen AG.

Rund 13 Jahre hat Christian Kramer bei HSP gearbeitet, in mittlerweile vierter Generation. Im Walzwerk, als Vor- und Fertigwalzer, am Ofenleitstand. Ende 2015 verkündete Salzgitter als Mutterkonzern nach 113 Jahren das endgültige Aus für das HSP-Werk an der Alten Radstraße in der westlichen Innenstadt. Rund 350 Beschäftigte hatten plötzlich einen Bruch in ihrer Lebensplanung. Die rund 100 angebotenen Ersatzarbeitsplätze in Salzgitter, Karlsruhe und Gelsenkirchen waren für den Dortmunder Familienvater Christian Kramer (verheiratet, ein dreijähriger Sohn) keine Option. "Ich bin mir nicht sicher, welche Zukunft die Metall- und Stahlindustrie noch hat", sagt er.

Er ging in die Auffanggesellschaft Peag. Dort bekam er die notwendige Unterstützung für seinen Plan, eine eigene Firma zu gründen und sich mit Hausmeister-Diensten (Objektbetreuung) selbstständig zu machen. "Es lief gut", sagt Christian Kramer, der seine Aufträge allein über Mund-zu-Mund-Propaganda erhielt. Er, der bis vor Kurzem Acht-Stunden-Schichten am Ofenleitstand geschoben hatte, reno-



vierte plötzlich private Hausflure und Wände und schliff Böden. Dass sein Arbeitstag nun 14 Stunden hatte und er regelmäßig die Wochenenden hinzuziehen musste für Papierkram und Rechnungen - für den Familienvater nicht unbedingt schön, aber eben notwendig. Doch trotz seines Erfolges mit seinem Ein-Mann-Betrieb habe er den Gedanken an eine Festanstellung nie aufgegeben, sagt der gelernte Heizungs- und Lüftungsbauer. Was, wenn er aufgrund einer Erkrankung länger ausfalle? Oder ein Unfall dazwischenkomme? "Das waren die Gedanken, die mir durch den Kopf gingen." Der Zufall wollte es, dass Christian Kramer und Hafen-Vorstand Uwe Büscher während der Mittagspause in einer Hafen-Gastronomie ins Gespräch kamen. Einen ersten, lockeren Kontakt hatten sie bereits Monate zuvor geknüpft, im Mai 2016, bei der "Jobbörse" für die ehemaligen HSP-Beschäftig-

ten im Rathaus. Nun aber wurde es ernst. Ergebnis: Seit November 2016 steht Ex-HSP'ler Christian Kramer in Diensten der Dortmunder Hafen AG. "Mit seiner Vielseitigkeit und seinem handwerklichen Geschick ist er für uns eine wertvolle Hilfe", sagt Hafen-Vorstand Uwe Büscher.

So kümmert sich Christian Kramer beispielsweise um den Fuhrpark, springt den Hafen-Handwerkern bei ihrer Arbeit zur Seite und hilft bei Instandsetzungs- und Renovierungsarbeiten in der Verwaltung und im Alten Hafenamt. Sozialversichert zu sein, das sei mit das Wichtigste, sagt er. "Ich könnte mir gut vorstellen, in diesem Job alt zu werden." Die Atmosphäre im 13-köpfigen Hafen-Team sei "fast familiär" und gefalle ihm außerordentlich gut. Christian Kramer hat sich schnell eingelebt. "Ich bin angekommen."



## 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



# "Eine führende Rolle in der Region"

Prof. Dr. Uwe Clausen, Leiter des IML, zur Situation des Dortmunder Hafens

Im Frühjahr 2012 hat das Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik (IML) im Rahmen einer Zukunftsstrategie die Situation des Dortmunder Hafens analysiert sowie Chancen und Herausforderungen benannt. Wir sprachen mit Institutsleiter Prof. Dr. Uwe Clausen (52) über die aktuelle Lage 2017.

Lerr Prof. Clausen, 2012 hat das IML dem Hafen eine "führende Rolle" in der Region bescheinigt. Gilt dieser Befund weiterhin?

Ich würde das nach wie vor so beurteilen. Für Transport- und Logistikunternehmen ist der Standort unverändert attraktiv. Der Trend zur Dienstleistungsgesellschaft lässt sich auch am Dortmunder Hafen erkennen. Der Umschlag ist schon lange nicht mehr auf die Montanindustrie fixiert, wie der stetig steigende Container-Verkehr zeigt. Der Standort hat sich zu einer Logistik-Drehscheibe entwickelt, die logistische Mehrwertleistungen bei der Lagerwirtschaft, Kommissionierung und Konfektionierung anbietet und dabei auf die drei Verkehrsträger Wasser, Schiene und Straße zurückgreifen kann. Dortmunds Hafen nimmt eine führende Rolle im Handelslogistikumschlag in der Region ein.

### Ist die Verkehrsinfrastruktur des Dortmunder Hafens ausreichend?

Aufgrund seiner Lage verfügt Dortmunds Hafen über gute Anbindungen nach Norddeutschland und zu den großen Seehäfen, aber auch zu Regionen wie Ostwestfalen, Nordhessen, Sauer- und Siegerland. Die Autobahnanbindung ist überdurchschnittlich gut. Der südliche Hafenbereich ist über die OWIIIa mit der A45 verbunden, vom nördlichen Hafenbereich gelangt man zügig auf die A2. Das gewährleistet eine schnelle Erreichbarkeit der großen Wirtschaftszentren. Zudem verfügt die Dortmunder Eisenbahn allein im Hafengebiet über 50 Kilometer Schieneninfrastruktur und bietet ebenfalls gute Anbindungen an überregionale Destinationen. Richtig ist aber auch, dass sich das Autobahnnetz im Transitland NRW oft am Rande seiner Kapazität befindet und die Autobahnbrücken hohen Sanierungsbedarf aufweisen. Dennoch wird der Straßengüterverkehr auf absehbare Zeit weiter über Wasser und Schiene dominieren.

Und innerhalb des Hafens?

Sicherlich gibt es durch das Lkw-Aufkommen auch innerhalb des Hafengebietes Herausforderungen. denen der Hafen mit einem im Anwohner-Dialog erstellten Verkehrskonzept begegnet. Eine Entlastungsfunktion für den Dortmunder Norden und die Stadtteile Huckarde und Eving hätte sicherlich der Vollanschluss der Westfaliastraße an die verlängerte Mallinckrodtstraße

(OWIIIa), der zurzeit in einer Machbarkeitsstudie geprüft wird. Es ist klar, dass die Erreichbarkeit des Hafens für den Gütertransport gewährleistet bleiben muss.

Sie haben im Rahmen der Zukunftsstrategie auf weitere Potenziale des Hafens verwiesen - etwa auf eine Ausweitung des Kontinentalen Verkehrs in Richtung Ost- und Südeuropa. Gilt das weiterhin?

Der Bedarf ist unverändert. Was Mittelund Osteuropa betrifft, denke ich vor allem an Komponenten für den Maschinenund Anlagenbau. Die Anrainer des Hafens sehen insbesondere Chancen in der Anbindung an den euro-asiatischen Raum, etwa an die Türkei. Durch die Inbetriebnahme des neuen KV-Terminals hat der Hafen seine Umschlagskapazität erhöht und kann einer steigenden Nachfrage jederzeit gerecht werden. Mit dem zusätzlichem Angebot kann sich Dortmund als Containerdrehscheibe sowohl für den Seehafenhinterlandverkehr als auch für kontinentale Verkehre positionieren. Langfristig würde sicherlich auch eine Schwergutumschlaganlage das Leistungsportfolio des Hafens sinnvoll ergänzen.

Welchen Herausforderungen steht der Hafen Ihrer Einschätzung nach entgegen?

Die Diskussionen um die Nutzung von Hafenflächen für Wohnen und Freizeitwirtschaft dürfen nicht zu Lasten des Hafens als Industrie- und Gewerbestandort gehen. Beispiele aus anderen Häfen zeigen, dass entsprechende Konzepte meist zulasten der

> Industriestandorte gehen und Flächen, die einmal für Wohnen und Freizeit umgewidmet wurden, nie wieder für logistische Industrie zurückaewonnen wurden. Der Dortmunder Standort muss durch ein planbares Flächenmanagement und durch einen 24-Stunden-Betrieb gesichert sein. Andernfalls droht eine mögliche Abwanderung der Unternehmen, die mit dem Verlust an Arbeitsplätzen und volkswirtschaft-

lichem Schaden verbunden wäre.



Stichwort Flächenmanagement: Der Hafen zeichnet sich durch eine sehr hohe Flächenauslastung aus. Sehen Sie Bedarf für eine

Durch die hohe Auslastungsquote stößt der Hafen bei der Flächenentwicklung an Grenzen. Deshalb war im Rahmen der Zukunftsstrategie eine Nutzung der Westfalenhütte für Lagerung und Logistik empfohlen worden, die allerdings nicht zum Tagen gekommen ist. Aufgrund des Wachstums gerade im Logistikbereich wäre eine Erweiterung des Flächenportfolios sicher sinnvoll. Ich denke beispielsweise an das 27 Hektar große DB-Gelände an der Westfaliastraße, um das man sich wieder bemüht. Sie könnte ein zusätzliches Angebot zur Ansiedlung von Gewerbe- und Logistikwirtschaft werden.

Wie beurteilen Sie das Konzept zur Entwicklung der oberen Speicherstraße mit neuen Immobilien und einer Hafen-Promenade? Ich sehe in der Neuordnung der Immobili-

enzeile und der damit einhergehenden Ansiedlung von Hafen-affinem Gewerbe als Investition in die Zukunft. Eine städtebauliche Aufwertung kommt dem Hafenquartier und letztlich der gesamten Stadt zugute. Dazu zählen auch gastronomische Angebote.



Marius Klee ist auf Entdeckerkurs. "Klarmachen zum Ablegen", ruft er, "Leinen los!" Der "Kronen-Kutter" schwingt sanft vom Ufer ab, der Bug nimmt auf der anderen Seite des Kanals Kurs auf das SAZ-Stahlanarbeitungszentrum. Im Heck des 1970 in Holland auf Kiel gegangenen Grachtenschiffes rührt trocken ein 60 PS-Diesel. "Ja", sagt Adam Zietek und nickt, "man braucht ein gutes Gefühl für ein Schiff."

Er ist der Fahrlehrer, und der 21-jährige Marius ist dabei, bei ihm für den Sportbootführerschein Binnen Motor/Segel zu üben. Wasser ist so gut wie nie ruhig. "Da sind vier Tonnen in Bewegung", erklärt Zietek, "und man muss im richtigen Moment drehen.

Drehen, das heißt mitunter auch, seinem Leben eine andere Wendung zu geben. Zietek fährt für Joe Handwerker (Foto), Chef des Adriatic Sailing Teams (AST), der vom Dortmunder Hafen aus gewissermaßen sein weltweites Geschäft betreibt. Als der 45-jährige ehemalige Kameramann vor etwa zehn Jahren seinen Beruf wechselte, sei es auch darum gegangen, "meiner Leidenschaft etwas mehr Profession zu verleihen". Will sagen: Er wollte sein Hobby, das Segeln, zu seinem Beruf machen, ohne sich monatelang von seiner Familie trennen zu müssen. Aber trotzdem unterwegs zu sein. Er begann, als Segellehrer zu arbeiten, ließ sich als verantwortlicher Skipper buchen. So kam eins zum anderen. Heute ist er Se-

gelreisenveranstalter, betreibt eine Yachtcharteragentur und die Sportbootschule, in seiner Schule kann man Funkscheine und Hochsee-Segelscheine absolvieren, und wenn man ihm in der engen Kajüte des "Kronen-Kutters" gegenübersitzt, kann er ebenso über einen von ihm gemanagten Segeltörn vor Bora-Bora in der Südsee erzählen wie über eine Halse, die er mit einer kleinen Jolle auf dem Phoenix-See üben lässt. "Wir sind die einzige gewerbliche Segelschule auf dem See", erzählt er, und beson-



Mallinckrodtstraße 320 (e-port) 44147 Dortmund Tel: 0231 8780650 buero@ak-architekten.com www.ak-architekten.com

PLANUNG BAULEITUNG AUSSCHREIBUNG



ders stark im Kindersegeln im Bereich des Schulsportes unterwegs. Kindern der Schule am Hafen, der Gertrud-Bäumer-Realschule sowie der Hörder Weingartengrundschule lernen bei ihm das Element Wasser kennen. Die theoretische Ausbildung findet indes auf festem Grund statt - in den Gebäuden des Gewerbehofes an der Huckarder Straße.

"Klarmachen zum Anlegen. Leinen los!", ruft Marius. Klar, wer ablegt, der muss auch wieder ankommen. Viel Zeit dazwischen ist auf dem Dortmund-Ems-Kanal nicht, aber das ist ja auch Sinn der Übung: oft anlegen und ablegen. Er müsse den Rad-Effekt der Schiffsschraube beachten, weist Zietek den FH-Studenten an. Es hat etwas mit Physik zu tun. Und natürlich wieder mit dem richtigen Gefühl, rechtzeitig die Fahrt rauszunehmen, auf die Schwingungen des Bootes zu achten, um sanft am Steg anzulegen. Der Kutter ist aus Stahl, er verzeiht auch mal ein härteres Anlanden, aber Marius macht es richtig. "Stoppe kursgerecht auf" - " Übernehme das Ruder" - "Wende auf engstem Raum": Die Kommandos gehen hin und her, und jedes hat Maßnahmen zur Folge.

Handwerker schätzt die Arbeit mit seinem Schiff in diesem Industriehafen. "Wir haben das Glück, dass er nicht ständig voll mit Booten ist, und dieser 100 Meter lan-

ge Steg ist einfach fantastisch zum Üben", erklärt er, "aber trotzdem muss der Schüler ständig damit rechnen.

dass ein Schiff um die Ecke kommt." Zum Schleusentraining geht es gewissermaßen nach nebenan, nach Henrichenburg. Der Kanal, so Handwerker, biete Gelegenheit für die Basisarbeit auf dem Wasser, als Ort natürlich nicht zu vergleichen mit dem Mittelmeer, aber eben Grundlage für jede weitere Ausbildung, für jeden zu Wasser gelassenen Traum. "Wir machen etwas, das keiner wirklich braucht", darüber ist er sich im Klaren, "aber wir bringen den Leuten ein Lebensgefühl nahe." 800 bis 1000 Schüler büffeln beim Adriatic Sailing Team jährlich für unterschiedliche Lizenzen.

Er schätzt, dass seine Professionen als Lehrer, Skipper, Charterer dafür sorgen, dass er doch noch mindestens 15 Wochen im Jahr auf einem Schiff ist. Bevorzugtes Segelrevier ist dabei die kroatische Küste, wo er seine 13-Meter-Yacht "Seashell" liegen hat. Kroatien ist gewissermaßen sein Heimatrevier. Handwerkers Mutter ist dort geboren, und er spricht auch die Sprache. Aber, wie gesagt, er hat Zugang zu Schiffen weltweit und ist buchbar. Der "Kronen-Kutter" ist



derweil ganz handfest auf lokalen Gewässern unterwegs. Da geht es mal auf dreitägige Reisen über den Dortmund-Emsund den Rhein-Herne-Kanal bis zum Rhein. dort 30 km stromabwärts bis zum Wesel-Datteln-Kanal und dann über den Dortmund-Ems-Kanal wieder zurück. Mit sechs Leuten an Bord kann man schon mal Enge aushalten üben. Denn auch bei großen Törns gilt: Weite ist nur drum herum, das Leben an Bord spielt sich straff organisiert und nah beieinander ab. Respekt ist wichtig, Respekt gegenüber dem Schiff eben-

falls. Handwerker sieht es so: "Das Schiff beschützt uns, und dadurch, dass ich es sauber und in Ordnung halte, bedanke ich

mich bei ihm."

800 bis 1000 Schüler büffeln

beim Adriatic Sailing Team jähr-

lich für unterschiedliche Lizenzen

Er plant derzeit, sich ein zweites Binnenschiff zuzulegen, um Törns beispielsweise zum Hafenfest nach Hamburg oder zur Nordsee anzubieten. Eine zweiwöchige Tour nach Berlin hin und zurück über Kanäle und Flüsse könnte für ein tieferes Verständnis für ein Leben auf dem Wasser sorgen, ohne dass man gleich der Seekrankheit anheimfallen muss. Apropos Seekrankheit: "Man kann durchaus etwas dagegen machen:

Ingwer kauen zum Beispiel." Mit "Seebeinen" sei alles nur noch halb so schlimm. Aber die kriegt man erst, wenn man schon einige Tage auf dem Wasser unterwegs ist. Zehn Leute arbeiten für AST derzeit, freie und feste Mitarbeiter, alles erfahrene, gut ausgebil-



dete Skipper. Hafenmanöver, Törnplanung, Crewtraining, für Urlaub und Profession. Die Begriffe handfest und seefest gehen dabei eine Verbindung ein, die für die Verwirklichung eines Traums steht. Wie bei Marius Klee. Bei ihm fing es als Kind mit Ferien auf Amrum an. "Mein Traum ist es, die griechischen Inseln abzufahren", sagt er. Den Segelschein will er gleich anschließen. Bis es irgendwann wieder heißt: "Klarmachen zum Ablegen. Leinen los." Dann aber als Käpt'n auf einem eigenen Schiff. Angefangen hat alles weit weg von jeder Küste - nämlich im Dortmunder Hafen, und das ist noch nicht mal Seemanns-







**Unsere neuen Stromprodukte** 

**GENAU MEINE ENERGIE** 



Unser Produkt Strom Premium beinhaltet Leistungen, die Ihnen ein Plus an Sicherheit bieten wie z.B. den Schlüsselfundservice, Handwerker-Notfallhilfen und vieles mehr. Darüber hinaus steht Ihnen unsere DEW21 Vorteilswelt offen mit jeder Menge Spaß, Vergünstigungen, Verlosungen und limitierten Event-Highlights. Einfach mal reinklicken unter dew21.de/strom

dew21.de



# Kampf dem Plastikmüll

Greenpeace-Mitarbeiter zogen Proben

Mit bloßem Auge sind sie oft gar nicht zu erkennen: Unmengen kleinster Plastikpartikel treiben in Meeren, Flüssen und Kanälen. Betroffen ist auch der Dortmund-Ems-Kanal. Das zeigen Proben von Greenpeace.

Vier Monate war das Greenpeace-Schiff, die Beluga II, im Frühjahr 2016 auf der Donau, auf dem Rhein, dem Main, dem Dortmund-Ems-Kanal und an der Nordseeküste unterwegs. An mehr als 50 Stationen haben die Greenpeace-Mitarbeiter den "Manta Trawl" ausgeworfen - ein engmaschiges Netz, mit dem sie Stichproben von den im Wasser schwimmenden Partikeln nahmen.

In der Hauptsache habe man Überbleibsel von typischem Verpackungsmüll gefunden, erklärt Sandra Schöttner, Biologin und Meeresexpertin bei Greenpeace. Kombiniert mit bunten Mikrokügelchen, wie sie in Kosmetika eingesetzt werden. Kläranla-

gen allein schaffen es nicht, die Abwässer von Mikroplastik zu befreien. Zudem gelangt Plastik auf vielfältige Weise entlang der Ufer in die Gewässer. Als Mikroplastik werden Kunststoffpartikel bezeichnet, die kleiner sind als fünf Millimeter. Denn Plastik wird im Wasser nicht biologisch abgebaut, sondern zerrieben und zersetzt. Es wird von Fischen und anderen Meerestieren aufgenommen und gelangt so in die Nahrungskette.

Die Proben von Greenpeace (siehe Foto) vermitteln einen Eindruck, wie stark Flüsse und Meere inzwischen belastet sind. Vor allem der Dortmund-Ems-Kanal? "Anhand der Proben könnte man das vermuten",

sagt Thilo Maack von Greenpeace. Das reiche aber nicht, eine wissenschaftlich fundierte Aussage über den tatsächlichen Grad der Belastung zu machen. So bleibt es bei einem Eindruck, eine Momentaufnahme. Dafür aber eine, die nachdenklich macht. Oberflächlich betrachtet sei das Wasser sauber, weiß Greenpeace-Biologin Sandra Schöttner. Erst bei genauem Hinsehen erkenne man, wie viel Plastikmüll im Wasser treibe. Was tun gegen die Plastikflut? Neben Mülltrennung und Wiederverwertung gehört der Verzicht auf Plastikverpackungen und -tüten dazu. Ein Verbot von Mikroplastik bei der Kosmetik-Herstellung wäre für Greenpeace ein weiterer Weg. Das Bundesumweltministerium aber lehne ein Verbot ab und setze stattdessen auf eine (freiwillige) Selbstverpflichtung der Hersteller, bis 2020 auf Mikroplastik zu verzichten. Greenpeace hat die Ausstiegspläne unter die Lupe genommen. Fazit von Biologin Sandra Schöttner in der Zeitschrift "Greenpeace Nachrichten": Die Selbstverpflichtung reiche nicht. "Jeder Hersteller legt eigenmächtig fest, was er unter Mikroplastik versteht, in welchen Produkten er darauf verzichtet und bis wann er den Verzicht umsetzt." Tipp von Greenpeace: Vor dem Kauf von Kosmetikprodukten fragen, ob sie Kunststoffe ent-



## Besuch aus Polen

halten.

Interessante Eindrücke und wertvolle Hinweise haben Besucher aus dem polnischen Bydgoszcz (zu deutsch Bromberg) bei einer Besichtigung des Dortmunder Hafens und des Container Terminals Dortmund mit nach Hause mitgenommen. Grund für den Besuch: Bydgoszcz und die Woiwodschaft Kujawien-Pommern arbeiten im Rahmen eines Projekts an der Stärkung der Binnenschifffahrt in den Ostsee-Anrainerstaaten. Dazu planen beide Partner den Bau eines Binnenhafens in Bydgoszcz.



Die Firma, die auf dem Gelände der Deutschen Gasrußwerke (DGW) im Herbst 2016 mit der Produktion gestartet ist, hat ein schadstofffreies Humus-Granulat entwickelt, das in der Lage ist, die Qualität von Böden auf eine Art zu verbessern, die man durchaus als revolutionär bezeichnen könnte. Der Ursprungsstoff dabei ist – Braunkohle.

Novihum-Geschäftsführer Dr. André Moreira und Forschungsleiter Dr. Horst Ninnemann können von ihren Büros über das weitläufige Gelände der Gasrußwerke schauen, auf dem Novihum in einem Gebäude für vier Millionen Euro eine Fabrikation aufgebaut hat, die man als klein und fein bezeichnen könnte. Ein verschlungenes Röhrensystem, das die nötigen physikalischen und chemischen Reaktionen ermöglicht, und das am Ende ein humusbildendes Granulat in große Säcke rieseln lässt.

Etwa 25 Mitarbeiter sind dort mit der Herstellung des Produkts beschäftigt, von dem Ninnemann sagt: "Es ist konkurrenzlos, wenn man das, was es kann, ins Verhält-

nis zum Preis setzt." Es hat etwas mit einer optimalen Kombination von Stickstoff und Kohlenstoff zu tun sowie einer Verbesserung des Bodenlebens, das sich aus unzähligen Mikroben, Bakterien, Insekten und Würmern zusammensetzt. Auch die Steigerung der Wasserhaltefähigkeit auf eher trockenem Terrain spielt eine Rolle. Novihum, auch der Name des Produktes, korrespondiere mit anderen Dünge-, Mist-, Kompost- oder sonstigen Nährstoffgaben und steigere deren Wirkung. Kurzum: Das gesamte Ökosystem des Bodens werde verbessert. "Wir haben seit 2001 einen Versuch auf einem Sandstandort eines ehemaligen Bergbaugebietes laufen", erklärt er. Ein Versuch, der einer ständigen wissenschaftlichen Begleitung unterliege, und der zu entsprechenden Ergebnissen geführt habe.

Es versteht sich von selbst, dass das Unternehmen die eigentliche Rezeptur geheim hält. Aber selbst wer in der Schule nicht genügend aufgepasst hat, der dürfte eines wissen – dass sich Kohle, in diesem

Fall Braunkohle, aus Resten abgestorbener Pflanzen gebildet hat, deren Verrottung unterbrochen wurde, weil sich Fels, Steine, Sand, Wasser oder was auch immer darüber geschoben hat. Ein Luftabschluss war die Folge, der Umsetzungsprozess stockte, und unter dem hohen Druck des deckenden Materials entstand Kohle. "Wir sind nun in der Lage das, was die Natur unter chaotischen Bedingungen in Gang gesetzt hat, unter geregelten Bedingungen fortzusetzen", so Ninnemann. Um mal in Zeiträumen und Zeitaltern zu sprechen: Novihum bringt gewissermaßen einen vor fünf bis 25 Millionen Jahren im Tertiär abgebrochenen Umsetzungsprozess wieder in Gang, um aus der Kohle wertvollen Dauerhumus zu machen. Denn wenn magere Böden etwas brauchen, dann ist es nährstoffreicher Hu-

"1000 Tonnen jährlich", antwortet Geschäftsführer André Moreira auf die Frage nach der Produktionskapazität der Pilotanlage. Aber dabei soll es nicht bleiben. Man merkt im Gespräch, dass beide klar an das

Kurze Wege zum rheinischen Braunkohleabbau: Novihum Technologies-Geschäftsführer Dr. Andre Moreira (I.) und Forschungsleiter Dr. Horst Ninnemann.





Potenzial glauben, das dem Novihum-Granulat innewohnt. "Wir wollen in fünf Jahren den Weltmarkt erschlossen haben", sagt Moreira selbstbewusst. Was nun wieder einen Aspekt der Ansiedlung am Dortmunder Hafen erklärt, weil sich ein Schüttgut wie Granulat wunderbar in großen Mengen über Wasserwege transportieren lässt.

Aber warum sucht sich ein 2012 in Dresden gegründetes Unternehmen einen Standort auf dem Gelände der Deutschen Gasrußwerke? "Wir benötigen für unsere Produktion Strom und Dampf", so der Geschäftsführer, und beides könnten die DGW unmittelbar liefern, weil die Energie bei der Produktion von Ruß anfalle. Aber damit seien die Synergien nicht erschöpft. Zusammenarbeit gebe es auch, "wenn wir mal einen Elektriker oder einen Schlosser brauchen. Uns stehen Duschen und eine Kantine zur Verfügung, wir haben eine ärztliche Versorgung und einen Anschluss zur Feuerwehr – für uns ist das ein idealer Standort."

Und was die Versorgung mit dem Rohstoff anbelange, gebe es die kurzen Wege zum rheinischen Braunkohlerevier. Die DGW seien allerdings nicht am Unternehmen beteiligt, "denn wir kaufen sämtliche Leistungen ein". Eine Zusammenarbeit, die sich auch auf personellem Gebiet abspielt, "denn fünf unserer 23 Mitarbeiter haben wir be-

### SAUBERE TECHNOLOGIE

Novihum Technologies gehört zu einer Reihe von Start-up-Unternehmen, die im Bereich "saubere Technologien" forschen und im Kompetenzzentrum Clean Port angesiedelt werden sollen. Clean Port soll zu einem Magneten für junge Firmen werden, die beispielsweise neue Verfahren zur Bodenverbesserung, Rekultivierung und effizientem Rohstoffeinsatz entwickeln. Die Nähe zu den Deutschen Gasrußwerken ermöglicht es. Prozesswärme der Gasrußwerke zu nutzen. Für die Infrastruktur von Clean Port (Gebäude und Anlagen) investieren das Technologiezentrum Dortmund und das "Sondervermögen Verpachtung Technologiezentrum" rund 19 Millionen Euro innerhalb von drei Jahren.

reits von den Gasrußwerken übernommen". Novihum Technologies selber sei ein klassisches Start-up-Unternehmen, Wagniskapitalgeber seien Munich Venture Partners, Cultivian Sandbox Ventures sowie die NRW-Bank. Moreira: "Außerdem haben wir in NRW eine schöne Förderkulisse vorgefunden."

Novihum sei für den Kleingärtner genauso segensreich wie für den Erwerbsgärtner oder den Landwirt. Das Granulat erleichtere die Kultivierung von Halden, Tagebaustätten oder Wüstengebieten und biete die Chance, bei anschließender landwirtschaftlicher Nutzung ertragreiche Ergebnisse zu erzielen. Novihum verbessere das Zusammenwirken sämtlicher Kräfte im Boden, verbrauche sich aber im Gegensatz zu Mist oder Kompost nicht. "Wir sprechen hier von einer einmaligen Anwendung von etwa fünf Tonnen je Hektar", so Ninnemann. Mit der Lieferung an die Endverbraucher soll im Frühjahr begonnen werden.

Dortmund Hafen 21 21 | 2017

Moreira und Ninnemann wissen, dass die Zeit reif ist für ihr Produkt. "Es gibt ungefähr 200 Millionen Hektar weltweit, die unter Druck stehen und auf denen sich der Ertrag nicht mehr steigern lässt - egal wieviel Dünger man gibt. Drei Millionen davon gelten als ausgelaugt", resümiert Moreira. Die Welt birgt so manche Rätsel und eines davon war lange Zeit die genaue Kenntnis der Zusammenhänge des Bodenlebens ein fein austariertes System zahlloser Wirkungskräfte. Im Durchschnitt ist die Humusschicht vielleicht 30 Zentimeter dick, darunter wird es meist steinig, lehmig oder sandig. Weitestgehend unfruchtbar also. Der gesamte Anbau, die Grundlage unserer Ernährung, hängt von einer Spatenstichtiefe ab – was deutlich macht, wie pfleglich der Mensch mit Erde umgehen sollte.

Bei Novihum Technologies hat man genau das im Blick: Ein kleines Unternehmen mit einer großen Idee.



## Die Reparatur beginnt

## Stadt veranschlagt drei Monate für Sanierung der Kanalstraße

Start zur Sanierung der Kanalstraße: Mit der Reparatur setzt die Stadt Dortmund eine weitere Maßnahme aus dem Verkehrskonzept für den Hafen um.

Vor allem in den Herbst- und Wintermonaten steuern eine Vielzahl von Lkw das Container Terminal an und sorgen für eine besonders hohe Auslastung. Um Störungen während dieser Phase zu vermeiden, hat das Tiefbauamt der Stadt in Abstimmung mit der Dortmunder Hafen AG die Sanierungsarbeiten für die Kanalstraße in dieses Frühjahr verlegt - im März oder im April soll es losgehen, abhängig von der Witterung. Die geplante Bauzeit für die Erneuerung der Fahrbahn und der Parkstreifen beträgt drei Monate.

Das Tiefbauamt der Stadt weist darauf hin, dass sich Verkehrsbehinderungen und zeitliche Verzögerungen während der Bauphase nicht komplett verhindern lassen. Die Zufahrten zu den angrenzenden Gewerbegrundstücken bleiben aber erreichbar. In insgesamt vier Abschnitten wird die Kanalstraße bis zur Schäferstraße auf ganzer Länge saniert. Jeder Abschnitt wird während der Arbeiten voll gesperrt, Umleitungen sind ausgeschildert. Die Gesamtkosten der Maßnahme liegen bei rund 700.000 Euro.



#### 1. UND 2. BAUABSCHNITT

- Der erste Bauabschnitt verläuft von der Hafenbrücke bis Mathießstraße. Geplante Bauzeit: rund zwei Wochen.
- Daran schließt sich der zweite Bauabschnitt von Mathießstraße bis Drehbrückenstraße an.

Für beide Abschnitte gilt: Während der Arbeiten wird der südlich einfließende Verkehr über die Westfaliastraße, Franziusstraße und Kanalstraße umgeleitet. Für den nördlichen Verkehr bleibt die Zufahrt in die Kanalstraße bis zur Mathiesstraße bzw. Drehbrückenstraße frei.

#### 3. UND 4. BAUABSCHNITT

- Der dritte Bauabschnitt gilt dem Bereich von der Drehbrückenstraße bis zur Zufahrt des Container Terminals.
- Der vierte und letzte Bauabschnitt erstreckt sich von der Zufahrt zum Container Terminal bis zur Schäferstraße, deren Sanierung bereits abgeschlossen ist. Für diese beiden Bauabschnitte gilt: Sowohl der südlich als auch der nördlich einfahrende Verkehr wird über die Drehbrückenstraße, Überwasserstraße und Schäferstraße umgeleitet. Die Umleitung wird großräumig ausgeschildert.

## Die besten Pressefotos der Welt

Es ist soweit: World Press Photo gastiert wieder im Depot an der Immermannstraße 29 in der Nordstadt. Vom 6. Mai bis 28. Mai 2017 können Besucher einmal mehr die besten Pressefotos der Welt betrachten und auf sich wirken lassen.

Jedes Jahr kürt die World Press Photo Foundation in Amsterdam die ihrer Meinung nach jeweils besten Fotos weltweit tätiger Pressefotografen – 2017 bereits zum 60.Mal. Dabei finden vor allem Bilder Berücksichtigung, die besonders ausdrucksstark sind und Nachrichten bezogene Themen spiegeln. Dazu hatten mehr als 5000 Fotografen 80.408 Fotos eingesandt.

Das Siegerfoto stammt von Burhan Ozbilici von Associated Press (AP) in Istanbul. Sein Bild zeigt den Polizisten Altintas, der den russischen Türkei-Botschafter, Andrej Karlov, am 19. Dezember 2016 bei der Eröffnung einer Kunstausstellung in Ankara mit den Worten "Vergesst Syrien nicht!" erschossen hat. Der Attentäter war anschließend von Sicherheitsbeamten getötet worden.

Neben dem Siegerfoto umfasst die Ausstellung auch prämiierte Serien und Einzelbilder aus acht Kategorien. Wer sich einen ersten Eindruck verschaffen möchte: Auf www.worldpressphoto.org/collection/photo/2017 können die Arbeiten aller Preisträger eingesehen werden. World Press Photo ist eine Wanderausstellung, die in mehreren europäischen und nicht-europäischen Städten Station macht. Die Ausstellung kann zu folgenden Zeiten besichtigst werden: Sonntags bis

mittwochs von 11 bis 19 Uhr, donnerstags 11 bis 20 Uhr sowie freitags und samstags 11 bis 22 Uhr. Der Eintritt kostet sechs Euro, ermäßigt vier Euro.

Das Siegerfoto: Der Attentäter Andrej Karlov kurz nach seinem Anschlag auf den russischen Türkei-Botschafter.







- 1. Die Containerlandschaft an der Kanalstraße spricht eine beredte Sprache: Auch die größte Reederei der Welt nutzt den Dortmunder Hafen und das Container Terminal Dortmund als Umschlagplatz und Drehscheibe für ihre Transporte. Welche Reederei ist gemeint?
- A Hapag-Lloyd (Hamburg).
- B Maersk (Dänemark).
- Mediterranean Shipping Company (MSC) mit Sitz in der Schweiz.
- 2. Welche Bezeichnung trägt die im Herbst 2015 wieder eröffnete Gaststätte an der Kanalstraße?
- A Hafenkombüse.
- B Zur Hafenschänke.
- © Smuties Paradies.
- 3. Was beschreiben die beiden Abkürzungen TEU und FEU in der Schifffahrt?
- A Beide Kürzel stehen für internationale genormte Container-Maße. TEU (Twenty-foot Equivalent Unit) beschreibt einen 20 Fuß-Container, FEU einen 40 Fuß großen Container.
- B Die Maßeinheit FEU gibt es nicht.
- © TEU und FEU sind alte, umgangsprachliche Begriffe der Skipper für das zu entrichtende Ufer- und Schleusengeld.
- 4. Was verbirgt sich hinter dem Begriff "Heimathafen"?
- "Heimathafen" beschreibt ein Begegnungszentrum für Kultur, Kreativität und Bildung, in dem u.a. Sprach- und Integrationskurse angeboten werden. Es soll in der Speicherstraße 15 entstehen.

erweitert. Wer hatte ihn zuvor gebaut?



- B "Heimathafen" ist der Titel für ein "Gründerzentrum" mit Veranstaltungsräumen und Co-Working-Arbeitsplätzen, das in der Speicherstraße 10 bis 12 angesiedelt werden soll.
- , Heimathafen" war der Name eines der beiden Schiffe, die im Schmiedinghafen vor Anker lagen und Flüchtlingen eine Unterkunft geboten haben.
- 5. Unternehmen, die im Dortmunder Hafen Schiffsgüterumschlag machen, zahlen dafür...
- A ...Wassergeld
- B ... Ufergeld
- ...Schiffsgeld
- 6. Nach der Erweiterung des Hardenberghafens 1924 hatte Dortmunds Hafenlandschaft ihre heutigen Konturen erreicht. Von wem hatte die Stadt den Hardenberghafen zuvor gekauft?

- A Vom peußischen Staatsmann Karl August Fürst von Hardenberg, früherer Besitzer des gleichnamigen Steinkohleberawerks.
- Von der Ruhrhohle AG.
- O Von der Preußischen Eisenbahnverwaltung.
- 7. Die Dortmunder Hafen AG ist bekanntlich ein kommunal geprägtes Unternehmen. Wer sind ihre Aktionäre?
- A Die Dortmunder Stadtwerke AG (98,33 Prozent) und die Stadt Dortmund (1,67 Prozent).
- B Die Stadt Dortmund (51 Prozent) und die Rhenus AG & Co. KG (49 Prozent).
- O Die Stadt Dortmund (50 Prozent), die Dortmunder Stadtwerke AG 30 Prozent) und die Rhenus AG & Co KG (20 Prozent).



#### LOSUNGEN

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/\3A/\4A\\5B\\6C\\7A

