

DOCK. Hafenmagazin

Schleuse Henrichenburg: Rückhalt aus der Politik

Rat der Stadt Dortmund
fordert Bau einer zweiten
Schleusenkammer



The image shows three men in dark uniforms, likely police or maintenance workers, working on a concrete structure. They are using tools to cut through green vegetation growing on top of the structure. One man in the foreground has a large tattoo on his left arm. The structure appears to be part of a lock or dam, with a large, rusted metal block visible in the water below.

Spurensuche im Wasser

Wie Polizeitaucher im Schmiedinghafen trainieren

Inhalt 3|2019



Schwieringhauser Brücke als Problemfall

Eigentlich sollte die Schwieringhauser Brücke abgerissen und durch einen Neubau ersetzt werden, der einen dreilagigen Container-Schiffsverkehr auf dem DEK zulässt. Dass die Brücke nun unter Denkmalschutz gestellt wurde, wirft viele Fragen auf.

11



Das neue Gesicht im Team der Hafen AG

Nach 27 Jahren im Konzerneinkauf der Dortmunder Stadtwerke (DSW21) hat Alexandra Reinbach jetzt die kaufmännische und technische Leitung der Dortmunder Hafen AG von Vorgänger Rainer Pubanz übernommen. Im Interview stellt sie sich vor.

05



Georg Kreimeyer: Rudern als „Herzblutsache“

Auch als Vorstand beim Ruderclub RC Hansa lässt es sich Georg Kreimeyer nicht nehmen, selber aufs Wasser zu gehen. Die 1.000 Kilometer, die er dabei jährlich im Boot verbringt, findet er kaum der Rede wert. Rudern, sagt er, sei eine „Herzblutsache“.

04

Wie Polizeitaucher den Ernstfall üben

Sie tragen 30 bis 40 Kilogramm Ausrüstung, wenn sie in unbekanntem Terrain in die Tiefe gehen: Der Schmiedinghafen ist für die NRW-Polizeitaucher ein häufig besuchter Ort zur Grundausbildung.

08

Rat der Stadt fordert zweite Schleusenkammer

Rückendeckung aus der Politik: Mit seiner Forderung an den Bund zum Bau einer zweiten Kammer für die Schleuse Henrichenburg stellt sich der Rat der Stadt an die Seite der Dortmunder Hafen AG.

11

Schrott: Qualitätsprodukt im Wirtschaftskreislauf

Schrott ist weit mehr als ein rostiges Etwas. Schrott ist ein Qualitätsprodukt, mit dem sich Geld verdienen lässt. Bei dem Unternehmen GMH Recycling GmbH an der Lütge Heidestraße weiß man das genau.

12

Hafenspaziergang lockt mit Jazz und Lichtkunst

Jazzmusik, Lichtinstallationen, Graffiti-Kunst und vieles mehr: Die Besucher des kommenden Hafenspaziergangs am 31. August haben die Wahl zwischen 45 spannenden Veranstaltungsorten.

14

Editorial

Liebe Leserin, lieber Leser!

„Das Zeitalter des Binnenschiffs
kommt erst noch!“,

...rief Reinhard Klingen, Abteilungsleiter im Bundesverkehrsministerium, kürzlich auf einer Konferenz in die Runde. Seine Prognose macht sich an der wachsenden Bedeutung des Klimaschutzes fest. Ein kanalgängiges Binnenschiff ersetzt pro Fahrt rund 50 LKW, entlastet damit die verstopften Straßen und Autobahnen und schont die Umwelt. Die Rechnung geht allerdings nur dann auf, wenn die vom Bund betriebenen Wasserstraßen samt Schleusen, Brücken und anderen relevanten Anlagen funktionieren und nicht zum Nadelöhr werden.

Ausgerechnet zum 120. Geburtstag des Dortmunder Hafens wird dieser aufgrund von Arbeiten an der Schleuse Henrichenburg nur eingeschränkt erreichbar sein. Zusätzlich ringen Denkmalschützer mit der Bundeswasserstraßenverwaltung um eine für den Dortmunder Hafen wichtigen Brücke. Die einen wollen sie – wie seit 2006 offiziell bekannt – durch ein modernes Bauwerk für mehrlagige Containertransporte ersetzen, die anderen für die Ewigkeit bewahren. Was, wenn die Denkmalschützer im nächsten Schritt die in die Jahre gekommenen Schleusen für sich entdecken? Spätestens dann hat es sich mit den Plänen des Bundesverkehrsministeriums erledigt.



Zuversichtlich stimmen uns die bundesweite mediale Aufmerksamkeit und der Rückenwind, den der Dortmunder Hafen in diesen Tagen erfährt – sei es durch Beschlüsse des Rates der Stadt Dortmund, Initiativen von Landtagsabgeordneten oder Mitgliedern des Bundestages. Es gibt ein klares Bekenntnis zum größten Kanalhafen Europas, der auch weiterhin Dortmunds zentrales Industrie- und Gewerbegebiet bleiben soll. Dafür an dieser Stelle ein herzliches Dankeschön.

Frische Impulse für eine positive Entwicklung setzen künftig nicht nur Alexandra Reinbach, die neue Prokuristin der Dortmunder Hafen AG, sondern auf Basis einer Kooperation

auch die Wissenschaftler/innen der Fachhochschule Dortmund. Und auch in den 160 Betrieben im Hafen steht die Zeit nicht still, wie Sie exemplarisch im Porträt über das Unternehmen GMH Recycling erfahren werden.

Viel Freude bei der Lektüre und eine schöne Sommerzeit wünscht Ihnen

Ihr Uwe Büscher
Vorstand Dortmunder Hafen AG

ZAHL DES QUARTALS

Sperrung und Notbetrieb
der Schleuse Henrichenburg
ziehen bis Ende 2019
rund **16.200**
zusätzliche LKW-Fahrten
nach sich

IMPRESSUM

Herausgeber

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

Textbeiträge:

Gregor Beushausen, Dirk Berger

Layout/Grafik/Satz:

Büro für Gestaltung, Münster

Fotos:

Medienmanufaktur Dortmund
Dortmunder Hafen AG

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

Mit Herzblut ins Ruderboot

Georg Kreimeyer, Vorstand beim RC Hansa: Der Achter ist ihm am liebsten

Seit 1985 beim RC Hansa, geht Vorstand Georg Kreimeyer (55) vier Mal pro Woche als Freizeitruderer selber raus aufs Wasser. Seine rund 1.000 Kilometer im Jahr findet er „kaum der Rede wert.“

Georg Kreimeyer kann nicht anders. „Es ist bei mir eine Herzblutsache“, sagt er, wenn man ihn auf sein Engagement als Vorstand für den Fachbereich Sport beim RC Hansa anspricht – verantwortlich für Trainer und Boote. Da ist einer, der seine ehrenamtliche Arbeit gleichermaßen schätzt wie seine Lust, vier Mal in der Woche aufs Wasser des Kanals zu gehen. Gleich ist es 18 Uhr, das Wasser ist grau, und er muss wieder raus. Mal gucken, wer kommt: „Wenn

es geht, fahr' ich Achter, gerne auch Vierer und zur Not eben Einer.“ Zwölf Kilometer im Training, 1.000 km im Jahr – Zug um Zug mit Ruhe und Kraft.

Seit 1985 ist der 55-Jährige beim RC Hansa. „Als Freizeitruderer“, sagt er – was ihn nicht davon abhält, die bestmöglichen Trainingsbedingungen für die mit zu schaffen, die weiter wollen. Die Nähe zum Olympiastützpunkt Rudern ist da, und mit Tabea Schenckel hat der Verein eine Nachwuchsruderin an Bord, die 2016 den zweiten Platz bei der Jugend-WM in Rotterdam im Achter gewonnen hat.

So etwas freut ihn: Zu sehen, dass die Arbeit etwas bringt, dass sich vor allem auch die Menge derer erhöht, die Rudern als Sport für sich entdecken. „Die Zahl der Vereinsmitglieder ist in den letzten Jahren auf 450 gestiegen“, sagt er, „45 Prozent davon Frauen.“ Immer mehr – auch Ältere – entdeckten das Rudern als die beste Form der körperlichen Anstrengung, wenn es um Kraft, Ausdauer und Konzentration geht. „Unser ältester Neuzugang ist übrigens Jahrgang 1956.“

Das Gute am Rudern: „Es sind geführte Bewegungen. Es gibt praktisch keine Verlet-

zungen.“ Mit anderen Worten: Knie verdrehen kommt nicht vor, es grätscht auch keiner von hinten rein. Vielleicht mal eine Zerrung, das war's aber auch.

87 Boote gehören dem Verein, plus drei Katarane als Begleitboote. Mit Staunen hört man den Preis für einen Regatta-Achter: 50.000 Euro. Ein Renn-Einer schlägt mit 13.000 Euro zu Buche. Klar, dass das nicht nur über die Vereinsbeiträge finanziert werden kann. „Wir haben eine Fördergemeinschaft verschiedener Unternehmen und Menschen, die uns wohlgesonnen sind“, meint der Maschinenbauingenieur. Der Verein veranstaltet außerdem zahlreiche Events.

Er findet übrigens seine 1.000 km jährlich kaum der Rede wert. Es gebe andere Superlative. Martin Neutzler etwa, der sei bereits sieben Mal Kilometer-Meister im Verein geworden. Seine jährliche Bestleistung: 4.161 km. Etwas mehr als die Luftlinie Dortmund-Teheran. Die Spitze bei den Frauen liegt bei 1.875 km von Annette Dickhöfer. Und Theo Gelshorn rudere mit 90 Jahren noch regelmäßig. Seit wann schon? „Na, seit immer.“

Man muss so begeistert von einer Sache sein, wenn man sie nach vorne bringen will, wie es Kreimeyer vom Rudern ist. „Es ist zwar ein bedeutender Zeitaufwand“, meint er, „ich habe ihn aber nie als Belastung gesehen.“ Sport ist eben Antrieb – und nie Belastung.



Georg Kreimeyer: „Rund 45 Prozent unserer Mitglieder sind Frauen.“



Meine Sicherheit

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

Was liegt näher...
DOKOM21

t: 0231.930-94 02 • www.dokom21.de

Ein nahtloser Übergang

Alexandra Reinbach ist die neue Prokuristin der Dortmunder Hafen AG

Nach 38 Jahren bei der Dortmunder Hafen AG ist Rainer Pubanz, kaufmännischer und technischer Leiter, in die Passivphase der Altersteilzeit gewechselt und Ende Juni aus dem Unternehmen ausgeschieden. Seit Jahresbeginn verstärkt Alexandra Reinbach (50) das Team der Dortmunder Hafen AG. Im Juni mit Prokura ausgestattet, hat sie die Nachfolge von Rainer Pubanz angetreten. Alexandra Reinbach ist verheiratet und hat einen 15-jährigen Sohn. Im Interview stellt sie sich vor.

Frau Reinbach, Sie sind aus dem Konzerneinkauf der Dortmunder Stadtwerke AG (DSW21) zur Dortmunder Hafen AG gewechselt. Was hat Sie zu dem Schritt bewogen?

Nach insgesamt 27-jähriger Arbeit im Konzerneinkauf, davon 17 Jahre als Abteilungsleiterin dieses Bereichs, kann ich sagen: Ich bin Einkäuferin mit Leib und Seele gewesen. Auch wenn die damit verbundenen Aufgaben, wie beispielsweise die vielen Vergaben für den Bau des Phoenix Sees, durchaus fordernd waren. Ich habe in der Vergangenheit auch die eine oder andere Vergabe für den Hafen begleitet, beispielsweise bei der Ausschreibung für den Betrieb der neuen KV-Anlage, und kannte daher Herrn Büscher und einige Kollegen bereits. Ich fand die Idee, mich nochmals zu verändern, sehr reizvoll. Es ist eine spannende Herausforderung, auf die ich mich sehr freue.

Welche Aufgaben umfasst Ihr neuer Tätigkeitsbereich bei der Dortmunder Hafen AG?

Zu meinen fünf Kernaufgaben gehören neben dem kaufmännischen Part die Verwaltung der Liegenschaften, die von der Hafen AG seit vielen Jahren im Auftrag der Stadt Dortmund wahrgenommen wird. Darüber hinaus bin ich für die betriebswirtschaftlichen Belange und für deren Steuerung zuständig. Auch die Hafenaufsicht und die Standortentwicklung gehören zu meinem Wirkungskreis.

Obendrein sind Sie auch die Umzugsbeauftragte der Dortmunder Hafen AG?

Ich bin für die Organisation und die möglichst reibungslose Abwicklung zuständig, das ist richtig. Im November wol-

len wir mit dem Wechsel in das frühere Verwaltungsgebäude von Knauf Interfer starten, das wir als temporäres Ausweichquartier nutzen. Mit Kistenpacken ist es aber nicht getan: Wir werden uns auch dem Thema Digitalität widmen. Die Frage ist doch, wie digital sich die Dortmunder Hafen AG künftig in einem Umfeld aufstellen muss, das durch die

zu bringen und dabei die Interessen der Dortmunder Hafen AG zu wahren – das ist eine spannende und reizvolle Aufgabe. Ich freue mich sehr über die zukünftige Aufwertung des Quartiers und schon jetzt auf den ersten Tee in der geplanten Gastronomie an der Wasserkante.

Ihr Vorgänger, Herr Pubanz, hat während seiner langjährigen Tätigkeit viele Höhen und Tiefen erlebt. Da dürfte es während der Einarbeitungsphase reichlich Gesprächsstoff zwischen Ihnen gegeben haben, oder?

In der Tat befand ich mich in der sehr komfortablen Situation, fünf Monate lang mit Herrn Pubanz parallel zu arbeiten. Er kann wirklich jede Frage aus dem Effeff beantworten. Er hat mich in viele The-



Alexandra Reinbach: „Das Thema Digitalität spielt eine große Rolle. Auch wir als Dortmunder Hafen AG müssen uns fragen, wie digital wir uns künftig aufstellen wollen?“

Ansiedlung digital arbeitender Unternehmen geprägt werden wird? Darauf müssen und werden wir Antworten finden.

Wie bewerten Sie die Entwicklungspläne für die Speicherstraße?

Auf der einen Seite gibt es das Industriegebiet, in dem sieben Tage in der Woche gearbeitet wird und dabei mitunter auch Lärm entsteht. Dieses Industriegebiet wird auch künftig in keiner Weise angetastet oder mit Restriktionen belastet. Auf der anderen Seite entsteht entlang von Stadt- und Schmiedinghafen ein völlig neues, urbanes Quartier mit Arbeiten an der Wasserkante. Diese Entwicklung voranzutreiben, beide Pole in Einklang

hineinbegleitet, die für den Hafen auch in Zukunft hohe Relevanz haben – beispielsweise bei Fragen des Erbbau-rechtes. Mir ist es wichtig, die Arbeit in Kontinuität fortzuführen, dabei aber auch eigene Akzente zu setzen. Ich weiß dabei ein hervorragendes Team der Dortmunder Hafen AG an meiner Seite.

Und abseits der Arbeit? Haben Sie einen persönlichen Bezug zum Wasser?

Ich fahre gern mit dem Fahrrad am Wasser entlang. Eine Fahrradtour mit der Belegschaft am Dortmund-Ems-Kanal ist schon in Sichtweite. Ansonsten stehen die Nord- und die Ostsee bei mir hoch im Kurs.

Erfrischend!
Jetzt Spaß rund ums
Wasser genießen:
dew21.de/vorteilswelt

H₂Ochgefühl

mit Wasser von DEW21

**GENAU
MEINE
ENERGIE**

DEW21

Freuen Sie sich auf einen erfrischenden Sommer mit Freikarten für Freibäder, vergünstigte Schwimmkurse für Kinder, PIDO Aktionen und noch viel mehr.

→ dew21.de/vorteilswelt

Niedrigwasser bremst Schiffsumschlag

Container bleiben die größte Gütergruppe: Wachstum auf gut 215.400 Ladeeinheiten

Container sind und bleiben der Treiber im Umschlaggeschäft. Während bei anderen Gütern im Geschäftsjahr 2018 ein Rückgang zu verzeichnen war, ist der Containerumschlag erneut gestiegen.

Im zurückliegenden Geschäftsjahr 2018 ist die gesamte Güterbeförderung per Binnenschiff in Deutschland um rund elf Prozent von 223 Millionen Tonnen auf 198 Millionen Tonnen gesunken. Der Grund waren die anhaltenden Niedrigstände auf den wichtigsten Binnenwasserstraßen wie etwa dem Rhein. Zum Vergleich: Während sich die Transporte im 1. Halbjahr noch moderat um 1,1 Prozent verringert haben, wiesen vor allem die Monate August bis November teils drastische Rückgänge auf, die in der Spitze knapp 34 Prozent (im November) betrug. Die Folge: Etliche Transporte sind vom Wasserweg auf den Lkw und auf die Bahn verlagert worden. Betroffen waren sämtliche Gütergruppen.

Inmitten eines wirtschaftlich schwierigen Umfeldes, das zusätzlich durch eine einmonatige Sperrung der Schleuse Henrichenburg geprägt war, sind im Dortmunder Hafen 2018 rund 2,2 Millionen Tonnen

über den Wasserweg umgeschlagen worden. 2017 waren es 2,5 Millionen Tonnen. Während die Mengen an Importkohle von 109.000 Tonnen auf 15.000 Tonnen gesunken sind, gab es bei den Baustoffen einen Rückgang von 367.000 auf 265.000 Tonnen zu verzeichnen.

Die Verlagerung von Transporten auf Straße und Schiene aufgrund des Niedrigwassers hat sich auch auf die Gütergruppe Eisen und Stahl ausgewirkt: Der Schiffsumschlag hat sich von 199.000 Tonnen auf 147.000 Tonnen reduziert. Ähnlich die Entwicklung beim Mineralöl-Aufkommen, das von 558.000 Tonnen auf 459.000 Tonnen zurückgegangen ist. Tankschiffe mit geringem Tiefgang, die üblicherweise eher den Dortmunder Hafen ansteuern, waren wegen der niedrigen Pegel vornehm-

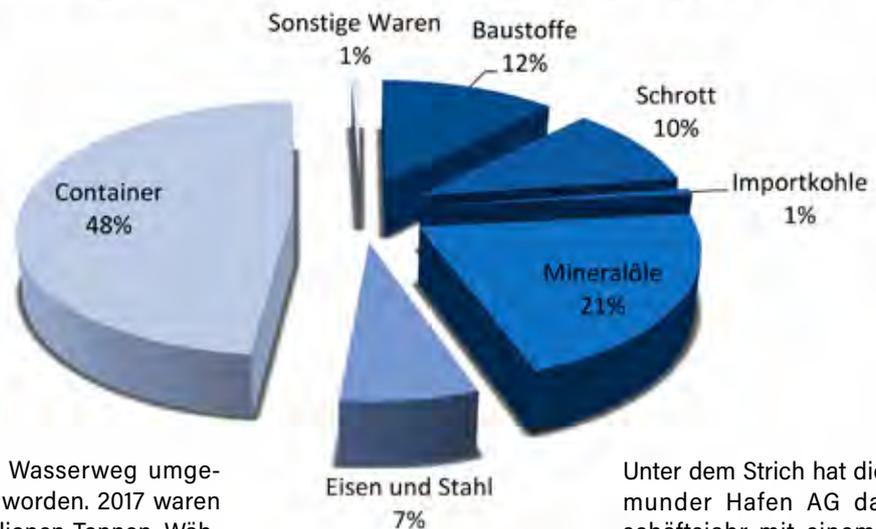
lich auf dem Rhein unterwegs. Da passt es ins Bild, dass sich auch der Schrottschlag per Schiff von 290.000 Tonnen auf 225.000 Tonnen verringert hat. Wachstum vermeldet die Dortmunder Hafen AG beim Containerumschlag: Wie bereits in den Vorjahren, erweisen sich Container als Umschlagsmotor. Ihr Aufkommen ist von 1,021 Millionen Tonnen auf 1,034 Millionen Tonnen bzw. von 197.000 auf 215.000 Ladeeinheiten gestiegen.

Insgesamt sind 2018 im Dortmunder Hafen 4,2 Millionen Tonnen transportiert und umgeschlagen worden. Davon entfallen rund 2 Millionen Tonnen auf die Dortmunder Eisenbahn.

Unter dem Strich hat die Dortmunder Hafen AG das Geschäftsjahr mit einem Überschuss von 1,3 Millionen Euro abgeschlossen (Vorjahr: 1,1 Millionen Euro). Weitere 4,5 Millionen Euro hat die Dortmunder Hafen AG aus der treuhändischen Verwaltung der Grundstücke (Vermietung und Verpachtung) erwirtschaftet und an die Stadt Dortmund abgeführt.

Für das laufende Jahr 2019 strebt die Dortmunder Hafen AG in Abhängigkeit von den wirtschaftlichen Rahmenbedingungen einen Schiffsgüterumschlag von rund 2,5 Millionen Tonnen. Abzuwarten bleiben die Auswirkungen der vom Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt angekündigten Sperrung der Schleuse Henrichenburg und des anschließenden folgenden Notbetriebes.

Aufteilung des Gesamtumschlages nach Hauptgütergruppen





Suchen und berg

Polizeitaucher: Schmiedinghafen als Trainingsplatz für die Grundausbildung

Bis neun Uhr konnte sich Tauchlehrer Thorsten Schmidt entscheiden, ob das Wasser von oben fürs Nasswerden ausreicht. Dann aber brach die Sonne durch, vertrieb die Wolken und auch das Gewitter, das ausgereicht hätte, um die Grundausbildung für die Polizeitaucher zu verhindern, zu der die Direktion Gefahrenabwehr des Polizeipräsidiums Wuppertal an den Schmiedinghafen eingeladen hat. Eine gute halbe Stunde später fanden Jens Reuter, Thomas Geiger und Jochen Ziemann mit einem gehörigen Platschen den Weg ins grünschimmernde Wasser. Tauchen in vier Meter Tiefe durch die Wälder der fast ebenso hohen Grünpflanzen. „Ihr könnt ja mal nach einer Astschere gucken“, rufen ihnen Grünarbeiter vom Ufer aus zu, „die ist uns da reingefallen.“

Man sieht ihre Schatten in der Tiefe. Man sieht die Atemluftperlen, die anzeigen, wo sich die Männer gerade befinden: Der Schmiedinghafen ist für Polizeitaucher ein idealer Ort, einen Teil der Grundausbildung zu absolvieren.

„Das Kribbeln hat bei mir noch nicht aufgehört“, sagt Jens Reuter, wenn man ihn fragt, wie es denn so ist am Beginn einer neuen Ausbildung. Ganz groß ist seine Erfahrung noch nicht. „Ich war zwar schon mal in der Badewanne mit dem Kopf unter Wasser“, sagt er, „aber das hier ist schon etwas anderes.“ Mit 30, 40 kg Ausrüstung in sehr unbekanntem Terrain und mit wenig Sicht. Bis auf 15 Meter Tiefe hat er es im Rahmen seiner Ausbildung schon geschafft. „30 Meter kommen noch“, meint. Getaucht wird dann in einem alten Steinbruch in der Nähe von Brilon. Das zum Thema Kribbeln.

„Ich brauchte nach elf Jahren im Wach- und Wechseldienst einfach mal eine Abwechslung“, meint er. Also verwirklicht er hier seinen Männertraum. Sagt's und lacht dabei.

Lorens und Ausbilder Christian Jung springen mit ins Wasser. Sie werden Reuter, Geiger und Ziemann bei ihren Aktionen beobachten. Jung hat grob geschätzt 700 Tauchgänge hinter sich, der 56-jährige gehört zu den erfahrenen. Ihm käme nie in den Sinn, mal im Urlaub abzutauchen. „Nee“, sagt er, „das hier reicht mir voll und ganz. Wenn ich einmal in der Karibik tauchen würde, dann würde ich ja nie mehr ins Hafenwasser springen.“ Also lieber hier 70 Minuten Heimatkunde in vier Metern Tiefe.

Thorsten Schmidt umreißt die Aufgabe: „Ein Suchverfahren richtig ausschimmen.“ Ja sicher, denkt sich der Laie, wenn er die Sachbegriffe hört. Gemeint ist das Abtauchen eines bestimmten Bereiches in gleicher Tiefe und gleichem Abstand untereinander. Nicht so einfach, weil sich Eigengewicht, Auftrieb, Strömung auf jeden Taucher anders auswirken. Jeder Tauchanzug hat ein Einlass- und ein Auslassventil für Luft, damit die Taucher

Etwa 25 Taucher halten die drei Einsatzinheiten in NRW vor, vier weitere Taucher werden derzeit ausgebildet. Hinzu kommen ein Leinenführer, der während des Tauchvorgangs über eine Leine Kontakt mit ihnen hält und per Zug Signale liefert bzw. empfängt sowie ein weiterer Tauchlehrer. Das ist Jan Lorens. Seit 2001 ist er bei der Polizei.

Tresore, Waffen, Fahrräder und manchmal auch einen Toten: Oft stoßen Polizeitaucher unter Wasser auf Gegenstände, die sie gar nicht gesucht haben.





en

während des Tauchvorgangs die Unterschiede ausgleichen können. „Das muss man lernen“, meint Schmidt. Überhaupt das Wirken von Physik im Wasser, der Umgang mit der Technik, die Medizinkunde, das sich Einstellen auf Situationen. Sie sind mit Leinen an den Handgelenken untereinander verbunden, Christian Jung zieht noch eine kleine Orientierungsboje mit, den „Blubb“.

Man sieht die Schatten in der Tiefe, die Atemluftperlen zeigen, wo sich das Trio befindet. Es knarzt aus dem Empfänger, der die Gespräche aus der Tiefe ans Ufer überträgt. Tauchertelefone basieren auf Ultraschall, eigentlich ist alles gut zu verstehen. „Schön hier“, ruft einer. „Ich hab' gehört, es gibt hier einen neuen Zulauf aus der Emscher“, gibt Patrick Spieß zurück. Sie halten Abstand, aber irgendwann verringert er sich. „Du musst die Verbindungsleine mehr ausschwimmen“, ruft er ins Mikro. Und wenig später: „Ihr verliert den Kontakt zur Spundwand.“ Die Spundwand gibt Orientierung bei solchen Suchvorgängen in Kanalufernähe, sie gibt die Richtung vor. Gleiche Tiefe, gleicher Abstand, gleiche Geschwindigkeit – nur so ist ein Suchverfahren erfolgreich. Hafenmeister Hartmut Oeke und Sven Middelhoff sind ebenfalls am Einsatzort. „Wenn jetzt ein Schiff kommt und den Boden aufwirbelt, ist die Sicht gleich null“, stellt Oeke fest. Aber die Taucher haben Glück, es kommt keines.



Auch die Funktionsweise eines Tauchanzugs mit seinen Einlass- und Auslassventilen will gelernt sein.

Inzwischen ist das Trio am Ende des Schmiedinghafens angelangt. Über die Schäferstraße rollt der Lkw-Verkehr, in der Wasserecke sammelt sich der Unrat. Ein etwa 60 cm langer verwesender Karpfen schmiegt sich an eine Schnapsflasche und einen Kaffeebecher, 200 oder 300 qm Pflanzenreste decken die Oberfläche fast ab. Besser nicht auftauchen. „Christian zieht nicht nur die Boje“, meint Spieß. Das Seil ist wie ein Algenfänger und zieht den ganzen Dreck hinter sich her. Die Algenschnüre können sich zu einem Seil verwinden – auf so etwas müssen sie ebenfalls achten. Leinenführer Alexander Heinichen spürt Zug an der Verbindung. Und zwar „dreimal lang“. „Das heißt, dass sie was gefunden haben“, erklärt er.

Thorsten Schmidt erzählt von Einsätzen. Sicherlich, sie holen alles aus dem Wasser: Autos, Fahrräder, Tresore, Waffen, Rauschgift. Aber sie mussten auch nach der Explosionskatastrophe auf einem Tankschiff im Duisburger Hafenbecken 2016 nach drei Toten suchen. So 50 bis 60 Leichen hat er bereits bergen müssen, schätzt er. Sie üben an Puppen und Autowracks. Polizeitaucher sind

unabhängig wichtig, wenn es um die Unterwasserbeweissicherung geht. Markieren, videografieren, bei Opfern nach Verletzungen, Kleidung, Gegenständen schauen – das Einfüten in einen Leichensack passiert ebenfalls im Wasser.

Dreimal lang also. Vier Kollegen laufen an eine Stelle an der Schäferstraße, die bereits länger als Ort gilt, an dem sich Gauner Beweisstücken ihrer Raubzüge entledigen. Sie lassen ein Seil ins Wasser, und wenig später hängt eine Tresortür daran. Das elektronische Zahlenschloss ist angesengt, darunter hat der

Schweißbrenner ganze Arbeit geleistet. Etwas schwieriger wird es, als es an den Geldschrank geht. Allesamt ziehen sie auf Kommando – und der Tresor taucht langsam aus den Fluten auf. Sie stocken, erstmal das Wasser rauslaufen lassen. „Schon ein ordentliches Gerät“, stellt Thorsten Schmidt fest, „150 Kilo sind das bestimmt.“ Sie werden den Fund der Kripo melden. Übrigens: Die Astschere wird ebenfalls herausgefischt. Sagen wir mal so: Jens Reuter, Thomas Geiger und Jochen Ziemann haben ihr Suchverfahren bestens ausgeschwommen.

Sie holen alles aus dem Wasser: Autos, Fahrräder, Tresore, Waffen, Rauschgift.



Keiner der Taucher weiß, was ihn unter Wasser bei dazu noch schlechter Sicht erwartet.

Partnerschaft für Innovationen

Die Fachhochschule (FH), die Dortmunder Hafen AG und der Verein der Hafenanlieger schmieden an Kooperationen auf den Gebieten Forschung, Lehre und Praxis.

Seinen Ausdruck findet das Vorhaben in einer gemeinsamen Absichtserklärung, die in Kooperationsverträge münden wird. Kernpunkt: Die drei Partner möchten ausloten, welche der rund 160 Unternehmen im Hafengebiet für gemeinsame Projekte auf den Gebieten Forschung, Lehre und Praxis gut zusammenpassen. „Im Idealfall ergeben sich dabei individuelle Partnerschaften zwischen einzelnen Unternehmen und der FH“, sagt Raimond Filges, Leiter der Transferstelle der FH. Dabei kann es sich um Forschungsprojekte handeln, um Praktika oder um Lehrveranstaltungen. Auch Seminar-, Projekt-, Bachelor- und Masterarbeiten sowie Dissertationen in den acht Fachbereichen der FH sind möglich. „Die Unternehmen profitieren durch den direkten Kontakt zu künftigen Fachkräften, die



sie im Rahmen der Zusammenarbeit mit der FH kennenlernen“, sagt Karl-Heinz Keisewitt, Vorsitzender des Vereins Dortmunder Hafenanlieger. Im Gegenzug erhalte die FH Zugang zu aktuellen Fragen und Entwicklungen am Markt. Mit rund 14.000 Studierenden und rund 250 Professorinnen und Professoren ist die Dortmunder FH die größte Fachhochschule im Ruhrgebiet. Geprägt wird ihr Forschungspro-

fil von den drei Kompetenzbereichen Intelligente Informations- und Kommunikationssysteme (IIKS), Effizienztechnologien (EFF-TEC) und Gesellschaftlicher Wandel und ökonomische Innovationen (SÖI) sowie durch das Institut für digitalisierte Arbeits- und Lebenswelten (IDiAL). Bei einer ersten Infotour per Bus durch das Hafengebiet wurden alle Weichen für gemeinsame, spannende Projekte gestellt.

Dolezych
einfach sicher

SEILE • KETTEN • HEBEBÄNDER • ZURRGÜRTE • RUND-
SCHLINGEN • HEBEZEUGE • KRÄNE • BERATUNG •
PRÜFUNG • WARTUNG • SCHULUNG
D-44147 DORTMUND • HARTMANNSTR. 8
TEL. (0231) 8285-0 • FAX (0231) 827782 • info@dolezych.de

Raum für Neubauten

Mit dem Abriss der Immobilie Speicherstraße 56 in Nachbarschaft zum Agravis-Kornhaus zu Jahresbeginn ist ein weiterer Grundstein für die Entwicklung der Speicherstraße entlang des Schmiedinghafens gelegt. Wie berichtet, soll die nördliche Speicherstraße in Richtung Osten verlegt werden, um neue, an der Wasserkante gelegene Grundstückszerschnitte zu schaffen. Das abgerissene Gebäude diente ursprünglich als Verwaltungsgebäude der Firma Schulte & Bruns, die zunächst zu Hoesch und später zu Thyssenkrupp gehörte. Danach wurde die Immobilie als Verwaltungsgebäude der Dortmunder Rhenus-Niederlassung genutzt. Auch die Wirtschaftsförderung der Stadt Dortmund hatte dort zwischenzeitlich Räume angemietet.



Auf Entdeckungstour

Wie die verschiedenen Verkehrsträger im Dortmunder Hafen ineinandergreifen und welche Berufsbilder es in der Logistik gibt, erfuhren im April rund 30 Gäste einer am Container Terminal Dortmund (CTD) startenden Informationstour. Anlässlich des bundesweiten „Tages der Logistik“ hatte die Dortmunder Eisenbahn GmbH hierzu Interessierte eingeladen. Stationen waren neben dem CTD zudem das IKEA Betriebsgelände sowie das Lok-Servicecenter, die Waggonwerkstatt und die Lokwerkstatt der Dortmunder Eisenbahn GmbH.





„Wir brauchen eine Lösung.“ Die Dortmunder SPD-Bundestagsabgeordnete Sabine Poschmann mit Ludger Wilde (z.v.l.), Planungsdezernent der Stadt Dortmund, Vertretern der Wasserstraßenverwaltung und örtlichen Politikern bei einem Ortstermin.

Engpass am Kanal

Die Schwieringhauser Brücke, die Altmengede und Schwieringhausen über den Dortmund-Ems-Kanal (DEK) verbindet, soll (eigentlich) abgerissen und durch ein neues Bauwerk ersetzt werden. Jetzt ist sie plötzlich unter Denkmalschutz gestellt worden.

Sie ist 60,60 Meter lang und wurde 1951 auf den Widerlagern einer gegen Ende des Zweiten Weltkrieges gesprengten Stahlfachwerkbrücke erbaut. Oliver Jaswetz, Abteilungsleiter Brückenneubau bei der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) in Duisburg-Meiderich, nennt den Zustand der Schwieringhauser Brücke „bau- und verkehrstechnisch problematisch.“ Im Juli 2018 mussten die Gehwege im Zuge der Gefahrenabwehr auf beiden Seiten entfernt werden. Seitdem werden die Fußgänger seitlich über die Fahrbahn geführt, der Autoverkehr wird mit Ampeln geregelt und kann die Brücke nur einspurig überqueren. Auch die Schifffahrt hat ihre Probleme: Die Durchfahrtshöhe und die Stützweite der Brücke stehen einem dreilagigen Containerverkehr auf dem Weg zum und vom Dortmunder Hafen entgegen. Gute Gründe für das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt, das Bauwerk abzutragen und durch eine neue, höher gelegene Brücke zu ersetzen. Der Planfeststellungsbeschluss, in dessen Zuge bereits die Lindenhörster Brücke erneuert wurde, liegt seit 2006 vor und ist nach wie vor gültig.

Auf Antrag des Landschaftsverbandes Westfalen-Lippe (LWL) ist die Schwieringhauser Brücke nunmehr nach einem Anhörungsverfahren ohne Beteiligung der Dortmunder Hafen AG mit Datum vom 19. Februar 2019 in die Denkmalliste der Stadt Dortmund eingetragen worden. Seitdem steht die Konstruktion an der Altmengeder Straße unter Denkmalschutz. Begründung: Die Brücke sei bedeutend für die Geschichte des DEK, weil sie

„sehr anschaulich den Wiederaufbau der im Zweiten Weltkrieg zerstörten Kanalbrücken dokumentiert“. Darüber hinaus, so die Denkmalpfleger, sei das Bauwerk „ein bedeutendes Zeugnis des Ingenieurbaus“. Dennoch kann die Schwieringhauser Brücke nach Ansicht von Oliver Jaswetz von der Duisburger WSV „im jetzigen Zustand nicht belassen werden.“ In Vorbereitung auf einen möglichen Neubau sollen nun innerhalb von rund 18 Monaten alle technischen Unterlagen aktualisiert werden. Der frühest mögliche Zeitpunkt für einen Baubeginn wäre dann 2021. „Unser Ziel ist es, den DEK für einen mehrlagigen Containerverkehr ungehindert schiffbar zu machen“, sagt Oliver Jaswetz. Inzwischen haben sich auch Teile der Politik in die Diskussion eingeschaltet. Sie machen sich genau wie Uwe Büscher, Vorstand der Dortmunder Hafen AG, für eine Lösung im Sinne der Schifffahrt und der vom Gütertransport auf dem Wasser abhängigen Unternehmen im Hafen stark.

Noch ist offen, ob die Brücke erhalten bleibt oder doch abgerissen werden darf. Dafür bedarf es in der Regel eines gesonderten „denkmalrechtlichen Erlaubnisverfahrens“ nach § 9 des NRW-Denkmalschutzgesetzes. Gemeinsam mit allen Beteiligten soll nun geprüft werden, ob es auch eine Kompromisslösung geben kann: Da die aus Beton bestehenden Brückenaufleger nicht vom Denkmalschutz erfasst sind, stünde einer Anhebung der Brücke nach Ansicht der Denkmalschützer nichts entgegen, wie die Stadt Dortmund mitteilt. Geprüft werden muss, ob eine solche Lösung technisch umsetzbar wäre.

Rat der Stadt gibt dem Hafen Rückendeckung

Mit ihrer Forderung zum Bau einer zweiten Schleusenammer für die reparaturanfällige Schleuse Henrichenburg erhält die Dortmunder Hafen AG breite Unterstützung aus der Politik.

Der Rat der Stadt Dortmund fordert die NRW-Landesregierung auf, sich beim Bund für die Sicherstellung des Schleusenbetriebs und für den Bau einer zweiten Schleusenammer „als Bestandteil einer umfassenden Modernisierung des westdeutschen Kanalnetzes“ einzusetzen. Mit dieser Forderung hat sich der Rat einem Antrag der CDU-Fraktion angeschlossen, der gleichzeitig eine ähnlich lautende Forderung als direkten „Appell“ an den Bund richtet.

Im Zuge weiterer Verbesserungen der Hafen-Infrastruktur hat der Rat die Stadt Dortmund beauftragt, sich in enger Abstimmung mit der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) für einen Ersatzneubau der Schwieringhauser Brücke stark zu machen, der künftig einen dreilagigen Containerverkehr vom und zum Dortmunder Hafen ermöglicht. Weiter soll geprüft werden, wie die KV-Anlage „Am Hafenbahnhof“ effektiver an das öffentliche Schienennetz angebunden werden kann.

Überdies erinnert der Rat an die Realisierung des im „Verkehrskonzept Hafen“ enthaltenen Brückenbauwerks zur Anbindung der Westfaliastraße an die OW IIIa (verlängerte Mallinckrodtstraße). Mit einem Vollanschluss der Westfaliastraße seien deutlich Entlastungen für den Bereich Hülshof und für die Straßenzüge Mallinckrodtstraße/Sunderweg verbunden.

Einen aktuellen Sachstandsbericht zur Umsetzung der im „Verkehrskonzept Hafen“ beschlossenen Maßnahmen erwartet der Rat nach der Sommerpause.



UNTERNEHMENS PORTRAIT

Ein unterschätztes Wirtschaftsgut

Die GMH Recycling GmbH verwertet Schrott

Gemeinhin sagt man Schrottplatz – aber nur, wenn man es nicht besser weiß. Schrott ist mehr als ein rostiges Etwas. Es ist ein Qualitätsprodukt, mit dem sich Geld verdienen lässt. Bei der GMH Recycling GmbH weiß man das.

Wer an der Lütge Heidestraße über die 70 000 qm große Fläche der GMH Recycling GmbH schaut, sieht Stahlschrott in den verschiedensten Zuständen auf großen Haufen liegen. Als Stahlträger, Autofelge und Heizkörper, als Blechschrott oder als Bären, wie die mit Schlackenresten verbackenen Ei-

senbrocken genannt werden, die u.a. bei der Verhüttung von Erz anfallen. Aber spätestens, wenn man mitkriegt, wie die Mobilbagger und Kräne mit ihren Magneten und Greifern elegant sortieren, versteht man das Chaos eines Haufens als geordnete Zuteilung von Werten. „Für uns ist Schrott kein rostiges Etwas“, stellt Dr. Knut Schemme, Geschäftsführer der GMH-Recycling GmbH, fest, „sondern ein Qualitätsprodukt.“

Vier Standorte gehörten zur GMH Recycling GmbH, der Umsatz liege bei 470 Millionen Euro per anno. Jährlich würden in der GMH-Gruppe 1,2 Millionen Tonnen Recyclingmaterial verarbeitet. Der Dortmunder

Standort am Hafen mit 80 Mitarbeitern steuere etwa 420 000 Tonnen bei. „Wir versorgen insgesamt drei Stahlwerke und sechs Gießereistandorte unserer Unternehmensgruppe“, so Schemme. Dazu gehört u.a. der elektrisch betriebene Lichtbogenofen der Georgsmarienhütte GmbH in der gleichnamigen Stadt in der Nähe von Osnabrück, der durch das Einschmelzen von Schrott für neue Stahlprodukte den Begriff Recycling mit Leben füllt.

Aber Schrott ist längst nicht Schrott. „Der Lichtbogenofen verträgt keine Störelemente wie Zinn, Blei oder Kupfer“, erklärt Felix Treppschuh, Leiter Stahlschrotteinkauf bei GMH Recycling, „und es braucht ein hohes Maß an Erfahrung, um solche Störstoffe auszusortieren.“ Wenn's einmal drin ist im Ofen, dann bekommt man es nicht mehr heraus. „Es ist wie Salz in einer Suppe“, meint er, „kann man dann nur noch verdünnen.“ Alle reinkommenden Materialien werden also analysiert und das, was man nicht gebrauchen kann, wird weiterverkauft. „Auch eine Form der Wertschöpfung. „Wir wollen nur den reinen, unlegierten Stahlschrott.“ Mehr als 2200 Grad heiß faucht die Flamme aus dem mit einem Gemisch von Propan und Sauerstoff versorgten Brenner, mit dem Mitarbeiter Zenon Zylka ein schweres Schrottteil zerteilt. 1,40 Meter hoch und 12 Tonnen schwer ist das Stück, die Flamme frisst einen drei, vier Zentimeter breiten Spalt sauber und senkrecht in den Klotz. „Ich werde wohl eine Stunde brauchen, bis ich durch bin“, meint er.





Zylka steht durch schwere Kleidung geschützt draußen vor einer Brennhaube im Funkenregen. Ein Chirurg im Groben – egal ob Winter oder Sommer. Drinnen das Inferno, draußen das Wetter. In den Brennhauben, vier davon gibt es auf dem Gelände, herrscht Unterdruck, die Abluft durchläuft einen Filter zur Luftreinhaltung. Sowieso wird viel kontrolliert.

„Wir wiegen, analysieren, machen Fotos, prüfen das Material auf Radioaktivität“, sagt Betriebsleiter Ralf Willam. Und lassen jedem zu verkleinernden Teil die Behandlung zukommen, die es braucht, um die Stückgröße zu erreichen, die der Lichtbogenofen am besten verarbeiten kann. „Das sind etwa 500 Kilo- bis zwei Tonnenteile“, so der Maschinenbau-Ingenieur.

Vor ihm liegt ein Bär grandiosen Ausmaßes – 75 t schwer. Oberarmstarke Stahlseile umschlingen ihn, er ruht auf simplen Holzbalken und man fragt sich einmal mehr, was Holz alles auszuhalten vermag. Wäre ein Fehler gewesen, ihn direkt auf den Boden zu legen, meint Willam trocken und lächelt. Ein dicker Brocken mit inneren Werten ist das Teil, das in seiner rauen, rostigen Härte fast abweisend wirkt. „Solche Bären können bis zu 95 Prozent Eisenanteil haben“, so Willam. Zylka wäre mit seinem Brenner allerdings maßlos überfordert. „Der muss gesprengt werden“, konstatiert der Betriebsleiter. GMH verfügt über eine Sprenggrube, 6 x 4 x 4 Meter in den Ausmaßen, mit zwei Meter dicken Betonwänden ummantelt und einem 400 Tonnen schweren Deckel versehen. Acht-mal täglich darf gesprengt werden, mit maximal 20 kg Sprengstoff pro Sprengung. Wofür selbstverständlich eigens Sprengmeister verantwortlich sind.

Man sieht der Grube das tägliche Inferno an. Wie auch den benachbarten zwei Fallwerken. Dort stürzen – von einem Magnetkran ausgeklinkt – bis zu zehn Tonnen schwere Kugeln aus zehn Metern Höhe auf das zu verkleinernde Material. In der Regel sind das Stücke bis zu einem Gewicht von bis zu



Nach dem Abladen in die Sortenboxen wird das Material kontrolliert und analysiert.

etwa 25 Tonnen. Sie liegen auf einem Amboss, den man allerdings nicht mit dem bei einem Schmied vergleichen kann. Hier ist der Amboss eine Fläche – ein 600 Tonnen schweres Achteck im Boden, auf Federelementen gelagert, um Schwingungen zu minimieren. An der Seite liegen Reservekugeln, denen man ebenfalls die Wucht ihrer Arbeit ansieht – geschmiedet, eingedellt, mit abgeplatzten Oberflächen. Die Schwerkraft dürfte die billigste Form der Zerkleinerung sein. Runter und drauf, fertig. Exakt gezielt wird jedoch mit modernsten Methoden – auf einem Touchpad kann der Fallwerksfahrer den Auftreffpunkt der Kugel genau fixieren.

Dumpf die Schläge, die Fallenergie überträgt sich. Die Anlagen mögen mitgenommen aussehen, geht auch nicht anders. Aber das täuscht, denn dahinter steht gut funktionierende Technik. Zu sprengen und zu zertrümmern ohne die Gebäude und Fundamente zu beschädigen oder die Anrainer durch unnötigen Lärm zu belästigen, das sei die Kunst. „Da ist eine Menge Hirnschmalz hineingeflossen“, meint Willam, der zu den Entwicklern der Anlage gehört, „wir verarbeiten hier Stückgewichte von bis zu 200 Tonnen



Jedes Teil wird bis auf die passende Größe für den Lichtbogenofen verkleinert.

und das macht uns zumindest in Europa zu Marktführern. Große Teile kleinzukriegen, ist unser Steckenpferd.“

Ein Sattelschlepper rollt aufs Gelände, der Fahrer kippt eine Ladung in die passende Sortenbox, und sofort rollt ein Bagger heran, um die Ware zu kontrollieren. Dahinter glit-



Dr. Knut Schemme, Felix Treppschuh und Ralf Willam (v.l.).

zert das Wasser des Kanals. „Etwa 20 Waggons täglich verlassen das Gelände täglich in Richtung Georgsmarienhütte“, sagt der Betriebsleiter. Lkw, Schiff, Zug: „Die Verkehrsanbindung hier ist schon sehr gut.“

Flexibel allen in Frage kommenden Verkehrsträgern zugewandt ist das Gelände – wenn man mal von Flugzeugen absieht. Sieben Hektar Platz für die kleinen, besonders aber die großen Dinge des Wirtschaftskreislaufes. Hinten liegt, bestimmt sechs, sieben Meter lang, eine massige Antriebswelle. Sie fällt auf, weil sie nicht rostig daliegt, sondern schimmernd und glatt. Was hat da nicht funktioniert? Weiß Willam auch nicht. „Vielleicht hat man im Innern eine Rissbildung erkannt“, meint er schulterzuckend. Gerade noch neu, jetzt schon Schrott. Glänzend und glatt oder rostig und rau wie der 75-Tonnen-Bär, das ist ganz egal. Der Maschinenbauingenieur tätschelt den Brocken freundlich: „Bald ist der klein.“ Der Elektroofen wartet schon.



Das Hafen-Viertel lädt wieder ein

Zum Hafenspaziergang am 31. August

Die Vorfreude steigt: Quartiersmanager Didi Stahlschmidt rechnet „mit 10.000 bis 15.000 Besuchern“ beim kommenden Hafen-Spaziergang am Samstag, den 31. August.

An rund 45 Veranstaltungsorten können Besucher einmal mehr die Potenziale des Hafen-Quartiers entdecken, dabei kräftig feiern und Spaß haben. Es ist die mittlerweile 9. Veranstaltung ihrer Art, bei der viele ansässige Einrichtungen wieder ihre Türen öffnen und sich den Gästen vorstellen.

Vom Halleluyeah-Festival in der Pauluskirche bis zum Depot an der Immermannstraße. Vom interkulturellen Zentrum der AWO an der Blücherstraße 27 über den Brückentreff in der Kesselstraße bis zum Künstlerhaus am Sunderweg und vieles mehr: „Alle Akteure der vergangenen Jahre sind wieder mit dabei“, meldet Quartiersmanager Didi Stahlschmidt. Im Blücherpark werden gleich zwei Bühnen aufgebaut: Im nördlichen Teil des Blücherparks präsentieren sich die unterschiedlichsten Tanzgruppen aus dem Keuninghaus. Auf der Bühne im südlichen Teil des Parks gibt es wieder Live-Acts mit Rockmusik.

Musik erwartet die Besucher auch am „Um-schlagplatz“ in der Speicherstraße am Hafen: Aus Anlass seines 50-jährigen Jubiläums schaut der Jazzclub „domicil“ am früheren Solendo vorbei. Auf der umgebauten Bühne eines Sprinters präsentieren Künstler Live-Musik vom Feinsten. Die Auftritte laufen von jeweils 14 bis 16 Uhr sowie von 19 bis 21 Uhr. Zum neuen Teil des diesjährigen Programms gehört auch ein so genanntes Mapping-Festival, bei dem Künstler ihre Lichtinstallationen präsentieren. Dabei werden mittels Beamer unterschiedliche Motive an Hauswände gezaubert, die der Speicherstraße ein ganz besonders Flair vermitteln.

Im Deutschen Industrielackmuseum an der Drehbrückenstraße gibt es einen Künstlermarkt, und an der Speicherstraße 100 („Speicher 100“) können Interessierte in einer Ausstellung Street Art, Graffiti und Malerei junger Künstler(gruppen) besichtigen.

Die Senioren der ZWAR-Gruppe laden Besucher zur Besichtigung der „Rival“ am Schmiedinghafen ein – jenes Plattbodenschiff, das 1908 in den Niederlanden vom Stapel lief und als zweites Schiff von der ZWAR-Gruppe in schweißtreibender Detailarbeit wieder wasertüchtig gemacht wird.

Rund um die Agentur „More Than Words“ an der Drehbrückenstraße 5 bis 11 geben sich Graffiti-Künstler ein Stelldichein. Begleitet von Hip-Hop Musik gestalten sie eine rund 40 Meter lange Wand mit den verschiedensten Motiven. Ähnliches erwartet Besucher an der Überwasserstraße, wo sich junge Graffiti-Künstler einer 120 Meter langen Backsteinwand widmen.

Ein ausführliche Programmübersicht mit allen Veranstaltungen zum Hafen-Spaziergang ist im Internet unter www.nordstadt-qm.de zu finden. Wer möchte, kann sich das komplette Programm auch auf dem Handy oder dem Smartphone ansehen. Es muss auch keine App heruntergeladen werden. Einfach „Hafenspaziergang:echt-nordstadt.de“ eingeben und sich die gewünschten Veranstaltungen herauspicken. Der Hafen-Spaziergang beginnt gegen 14 Uhr. Ende offen.

Köche ankern am Schmiedinghafen

Dreharbeiten für „Lecker an Bord“

Endstation Dortmunder Hafen: Die beiden Köche Björn Freitag und Frank Buchholz („Lecker an Bord“) machen bei ihrer kulinarischen Schiffsreise durch den Westen am 27. August im Schmiedinghafen fest. Er wird zum Ausgangspunkt für die Dreharbeiten zur letzten Folge der nunmehr III. Staffel von „Lecker an Bord“, bei der Björn Freitag und Frank Buchholz wieder zahlreiche kulinarische Schätze entdecken. Ihr Motto lautet „total lokal“, und dafür müssen sie nach dem Anlegen in einem Umkreis von 15 Kilometern mit E-Bikes zu Bauernhöfen, Hobbygärtnern und kleinen Manufakturen fahren. Beide sind übrigens im Ruhrgebiet groß geworden: Björn Freitag in Dorsten am Wesel-Datteln-Kanal und Frank Buchholz am Dortmund-Ems-Kanal. Die Folge wird am 30. September im WDR-Fernsehen ausgestrahlt. Den genauen Sendetermin entnehmen Sie bitte den Programmzeitschriften.



Die Köche Björn Freitag (l.) und Frank Buchholz legen in Dortmund an.



SIEBENFRAGEN

1. Die deutschen Binnenwasserstraßen haben eine Gesamtlänge von 7500 Kilometern. Rund 2000 Kilometer entfallen auf Kanäle, die von der gewerblichen Binnenschifffahrt genutzt werden. Welcher Kanal ist der längste?
 - A Der Dortmund-Ems-Kanal
 - B Der Rhein-Main-Donau-Kanal
 - C Der Mittellandkanal
2. Im Zuge der Entwicklung der nördlichen Speicherstraße zu einem neuen, urbanen Hafen-Quartier werden die alten Gewerbeimmobilien durch moderne Neubauten ersetzt. Wie ist das Gebäude der Hafenverwaltung an der Speicherstraße 23 in die Pläne involviert?
 - A Das Gebäude soll ebenfalls abgerissen werden.
 - B Das Gebäude wird komplett modernisiert.
 - C Das Gebäude steht unter Denkmalschutz und bleibt daher erhalten.
3. Und noch einmal die nördliche Speicherstraße: Welchen Namen trägt die neue Entwicklungsgesellschaft, die von der Dortmunder Hafen AG und den Dortmunder Stadtwerken (DSW21) gemeinsam zur Realisierung des neuen Hafen-Quartiers aus der Taufe gehoben haben?
 - A Newport Dortmund
 - B d-Port21
 - C Dortmund Hafen 2.0



Der Sitz der Hafenverwaltung in der Speicherstraße 23. Was soll mit dem Gebäude geschehen? (Frage2)

4. Am Vormittag des 18. November 1897, knapp zwei Jahre vor der Einweihung des Dortmunder Hafens, fanden sich mehrere hohe Herren im Beisein eines Notars im Hotel Römischer Kaiser ein, um ein neues Unternehmen zu gründen. Welches?
 - A Die Dortmunder Hafen AG.
 - B Die Westfälische Transport-Aktien-Gesellschaft (WTAG).
 - C Die Dortmunder Eisenbahn (DE).
5. Zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit und der Attraktivität des Dortmunder Hafens hatte der Rat der Stadt 1983 ein umfassendes Konzept zur Hafententwicklung auf den Weg gebracht. Eine der wichtigsten Maßnahmen war ...
 - A ... die Tieferlegung der Hafensohle, die Schiffen eine höhere Abladeti-
 - fe und somit eine bessere und wirtschaftlichere Auslastung ermöglichte.
 - B ... der Bau eines 11. Hafenbeckens.
 - C ... der Bau einer Marina zur Ankurbelung des Freizeittourismus.
6. Nach rund acht Jahren hat die Bezirksregierung Arnsberg die Sanierung des ehemaligen „Envio-Geländes“ an der Kanalstraße Ende 2018 erfolgreich abgeschlossen. In wessen Besitz liegt die Fläche nun eigentlich?
 - A Im Besitz der Dortmunder Hafen AG.
 - B Im Besitz der Stadt Dortmund.
 - C Im Besitz der Bezirksregierung Arnsberg.
7. Vor 120 Jahren, noch bevor der Kaiser den Hafen und den DEK offiziell eröffnete, lief am 9. März 1899 das erste Schiff ein. Welche Ladung hatte die „Dortmund“ damals wohl an Bord?
 - A Getreide.
 - B Kohle.
 - C Sand.

Das war einmal: Nach Abschluss der Sanierungsarbeiten auf dem früheren Envio-Gelände hat die Fläche nun den Besitzer gewechselt. (Frage 6)



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.

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

Standort-
analyse

Standplatz-
betreuung

Behälter-
service

Standplatz-
gestaltung

Standplatz-
reinigung

Behälter-
management

Sperrgut-
abfuhr

Abfall-
beratung

Standort Service Plus steht für ein abfallwirtschaftliches, einheitliches Dienstleistungsspektrum kommunaler Entsorgungsunternehmen und dient der Optimierung der Abfallsituation in Großwohnanlagen.

STANDORT
SERVICE
PLUS

