

Hafenwelt

Dortmund

Dortmund Hafen 21

Nr° 2/2024

www.dortmunder-hafen.de



**Mit Wasserstoff
Richtung Zukunft**
Der Hafen wird zum Standort für
Dortmunds erste Elektrolyseanlage

Neuer Logistik-Hub

Wie Rhenus mit einem
Green Steel Logistics Hub
die CO₂-Emissionen senkt

Neue Quartiershalle

Eine hippe und moderne
Quartiershalle soll das Herz
fürs Kreativquartier werden

DACHSER
Intelligent Logistics

MOVE THE WORLD. MOVE **YOUR FUTURE.**

Vanessa C.:
**Auszubildende
zur Berufskraftfahrerin
und Versorgerin der Welt**



Bewirb dich jetzt Komm zu uns als Taktgeber der Weltwirtschaft: dachser.com/careers

DACHSER SE • Logistikzentrum Dortmund
Melissa Böttcher • Huckarder Straße 117 • 44147 Dortmund • Tel.: +49 231 6551 1315 • melissa.boettcher@dachser.com



BETTINA BRENNENSTUHL,
Vorständin Dortmunder Hafen AG

Liebe Leserin, lieber Leser!

In wenigen Wochen wird der Dortmunder Hafen 125 Jahre jung. Drei Meilensteine rufen in Erinnerung, in welchem Tempo das riesige Wasserbauwerk Formen annahm: Am 9. Oktober 1895 fand der erste Spatenstich statt, am 9. März 1899 lief das erste Schiff ein und am 11. August desselben Jahres wurde der Dortmunder Hafen feierlich eingeweiht.

Dortmund war plötzlich „Seestadt“ und profitiert bis heute von seiner Logistikkreuzung. Über die Anfänge des Hafens lässt sich immer noch Neues dazu lernen. Eine Brücke von der Gegenwart in Vergangenheit und Zukunft schlägt in unserem Hafenmagazin der Dortmunder Wirtschaftshistoriker Dr. Karl-Peter Ellerbrock.

Als „Wasserbahnhof der Montanindustrie“ gestartet, ist der Dortmunder Hafen heute ein modernes Logistikzentrum – und ein Ankerplatz für vielfältige klimafreundliche Zukunftsprojekte. So stellen wir Ihnen in dieser Ausgabe den Bau des Green Steel Logistics Hub der Firma Rhenus sowie die Pläne von DEW21 zu Dortmunds erster Elektrolyseanlage zur Wasserstoffherstellung vor. Darüber hinaus erfahren Sie, wie der Hafenanlieger Drekopf einen Teil seines Recycling-Kreislaufs bis 2027 komplett CO₂-frei gestalten will.

Natürlich beleuchten wir auch die Fortschritte im Hafenquartier Speicherstraße. Anhand einer aktuellen Animation zeigen wir dabei anschaulich auf, welches Aussehen die geplante Quartiershalle bekommen soll.

Nicht zuletzt möchten wir Ihren Blick auf die Feierlichkeiten zum Hafenjubiläum lenken. So findet am 31. August das Traditionsfest „Hafenspaziergang“ im Zeichen des Geburtstages statt. Von der Schützenstraße bis zur Drehbrückenstraße erwartet die Besucherinnen und Besucher dabei ein vielfältiges Programm mit Kunst, Kultur, Information und Snacks.

Nutzen Sie die Gelegenheit, dabei auch die Speicherstraße zu erkunden und von der entstandenen Flaniermeile einen Blick auf Dortmunds Logistikkreuzung zu werfen. Herzlich willkommen sind Sie bei Ihrem Ausflug durch den Hafen auch am Gemeinschaftsstand der Dortmunder Hafen AG und der Dortmunder Eisenbahn GmbH. Wir freuen uns auf den Austausch!

Eine schöne Sommerzeit wünscht Ihnen

Ihre Bettina Brennenstuhl
Vorständin Dortmunder Hafen AG

Nr° 2/2024

INHALT



6

ENERGIE
DEW21 plant eine Elektrolyseanlage zur Wasserstoffgewinnung.

10

INTERVIEW
Wirtschaftshistoriker Dr. Karl-Peter Ellerbrock über die Bedeutung und den Wandel des Dortmunder Hafens im westfälischen Raum.

6-9 ENERGIEPRODUKTION
Im Hafengebiet baut DEW21 Dortmunds erste Anlage zur Herstellung von Wasserstoff.

10-11 AUF ZEITREISE
Wirtschaftshistoriker Dr. Karl-Peter Ellerbrock über die Historie und den Wandel des Hafens.

13 LANDMARKEN
Wie Restauratoren und Denkmalschützer einen Portalkran aus dem Jahre 1908 sanieren.

14 LOGISTIK-HUB
Mit einem Green Steel Logistics Hub will Rhenus den Stahlumschlag so umweltfreundlich wie möglich gestalten.

15 QUARTIERSHALLE
Das frühere Grundstück von Knauf Interfer an der Speicherstraße soll zum Kernstück des geplanten Kreativquartiers werden.

17 HAFENSPAZIERGANG 2024
Dortmunds Hafenviertel präsentiert vielen tausend Besuchern seine Vielfalt und Stärken.

18 SPURENSUCHE
Peter Hopp, Enkel von Hafenbaumeister Hermann Mathies (1852 bis 1927), auf den Spuren seines Großvaters im Dortmunder Hafen.

14

STAHLUMSCHLAG Der Logistikdienstleister Rhenus will den CO₂-Verbrauch bei der Stahldistribution reduzieren.

18 PARTNER IM VERBUND
Warum sich Dortmunds Hafen dem Verein „EcoPort813“ angeschlossen hat.

20-21 GRÜNER KREISLAUF
Wie das Unternehmen Drekopf am Hafen einen Teil des Recycling-Kreislaufs komplett CO₂-frei gestalten will.

22 LERNGASTRONOMIE
Mit dem „Nansen“ an der Speicherstraße hat sich am Hafen eine neue Gastronomie etabliert, die auf dem Arbeitsmarkt benachteiligten Menschen eine Ausbildung bietet.

23 MELDUNGEN

Bettina Brennenstuhl, Vorsitzende der Dortmunder Hafen AG, ist neue Vorsitzende der Arbeitsgemeinschaft Häfen NRW.

Netzwerktreffen der Unternehmen im Hafengebiet



18

QUARTIERSHALLE
Modern und hipp soll die geplante Quartiershalle an der Speicherstraße werden und Raum für unterschiedliche Nutzungen bieten.



17

HAFENSPAZIERGANG 2024
Die Pontonbrücke erfreut sich bei den Besuchern regelmäßig großer Beliebtheit.

IMPRESSUM

Herausgeber
Hafenwelt Dortmund ist ein Magazin der Dortmunder Hafen AG.
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, Loop GmbH
Druck:
LD Medienhaus, Feldbachacker 16, 44149 Dortmund
Erscheinung:
Das Hafemagazin Hafenwelt Dortmund erscheint dreimal jährlich jeweils Anfang Februar, Anfang Juni und Anfang Oktober.



Der Energieträger für die Zukunft

Der Hardenberghafen wird Standort für Dortmunds erste Elektrolyseanlage zur Herstellung von Wasserstoff.



Der Kugel-Gasbehälter in Lindenhorst soll im Rahmen der Wasserstoffstrategie von DEW21 noch wertvolle Dienste leisten.

Mit keiner anderen Energie verbinden sich so viele Hoffnungen auf Energieunabhängigkeit und Umweltverträglichkeit wie mit dem Stoff, der kurz H₂ genannt wird. Man steht im Regen, unterhält sich mit Peter Flosbach, Technischer Geschäftsführer bei DEW21, und Stephan Stollenwerk, Leiter Technische Innovation und Services, und sieht an Ort und Stelle vor dem geistigen Auge grüne Technologie entstehen – neben dem historischen Kugelspeicher. „Als Standort für die Elektrolyse soll ein Teil des CleanPort Geländes genutzt werden“, sagt Peter Flosbach. „Die Entscheidung soll bis zum Jahresende fallen.“ Der CleanPort am Hardenberghafen gilt als ausgemachter Standort für innovative Techniken.

Viel Platz jedenfalls wird die Fabrik nicht wegnehmen. „Entweder bauen wir sie containerbasiert in einer Größe zwischen vier bis acht 40-Fuß-Containern oder wir errichten ein Gebäude von etwa 40 x 20 Metern Länge“, erläutert Stephan Stollenwerk. Geschätzte Kosten für die Anlage inkl. Umfeldinstallationen mit einer Leistungsfähigkeit von 20 Megawatt: etwa 30 bis 40 Millionen Euro, an denen sich Kooperationspartner und Investoren noch gerne beteiligen können, wie Peter Flosbach sagt.

Ausschreibung, Gutachten und Genehmigungsverfahren seien in Vorbereitung, „Wir sind mit verschiedenen möglichen Lieferanten im Gespräch“. Hersteller solcher Anlagen seien Unternehmen wie ThyssenKrupp Nucera, Siemens Energy, Linde oder Sunfire, aber auch kleinere wie das Dortmunder Startup WEW. Sicherlich sei das Dortmunder Wasserstoffprojekt auch förderfähig. Gewissermaßen als Pilotprojekt, weil es keinen Standort in Deutschland gebe, an dem eine Anlage

einer solchen Größenordnung und in Verbindung mit Speicher, Fernwärmenetz und Industrieannehmer in Betrieb ist. „Da gibt es keine Erfahrung, vieles ist noch nicht getestet“, sagt Stephan Stollenwerk.

Groß für Deutschland also, aber klein im internationalen Vergleich, wenn man beispielsweise Anlagen in Saudi-Arabien heranzieht, die mehrere 1.000 Megawatt produzieren sollen. Andererseits: Mit einer Kapazität von 20 Megawatt, so ergeben Berechnungen, würde die Anlage bis zu acht Tonnen grünen Wasserstoff pro Tag produzieren können. Mit diesen acht Tonnen könnte ein Lkw etwa 100.000 km ohne CO₂-Ausstoß fahren und ein Pkw etwa 20-mal die Erde umrunden.

Bis spätestens

2045

müssten Erdgasnetze auf klimaneutrale Gase umgestellt - oder stillgelegt werden. Wasserstoff könne die Lücke schließen.

Zwei große Photovoltaik-Flächen sowie die bis dahin modernisierten und zu DEW21 gehörenden Windkraftanlagen „Ellwiras“ in Ellinghausen sollen die Anlage mit grünem Strom versorgen. „Dafür werden die Windkraftanlagen bis 2026 auf den neuesten Stand der Technik gebracht“, kündigt Peter Flosbach an. In dieser Konzeption sei das Vorhaben „ziemlich einmalig“ für ein deutsches Stadtwerke-Unternehmen. Zudem man mit dem benachbarten Kugel-Gasbehälter an der Westerbenstraße in Lindenhorst über einen Speicher verfüge, der Abnahmeschwankungen bis zu 10 Tage überbrücken könne.

Zudem soll Wasserstoff als weiterer Baustein für die Versorgung der Bürger mit Fernwärme werden. Hier kommt die DGW ins Spiel, die bereits seit 1994 ihre Prozesswärme aus der Produktion von Rußen als Fernwärme an die Stadt weitergibt. Durch Anschaffung weite-

Der Kugel-Gasbehälter auf dem DEW21-Gelände an der Westerbenstraße ist ein Relikt aus alter Zeit, steht allerdings vor einer glänzenden Zukunft. 1971 als Stadtgasspeicher gebaut, soll er ab 2027 seinen Bauch von immerhin 33,7 Metern Durchmesser mit Wasserstoff füllen. Die Dortmunder Energie- und Wasserversorgung (DEW21) und die benachbarten Deutschen Gasrußwerke (DGW) wollen am Hafen ein gemeinsames Projekt zur Herstellung von Wasserstoff durch Elektrolyse starten.

SONNE TANKEN.

Wir sind natürlich dabei!

Hier
informieren:



Mit uns genießt ihr die Sonnenenergie – wir beraten euch persönlich zu umweltfreundlichen Photovoltaiklösungen.

DEW21

rer Kondensatoren konnte die Nutzung der Abwärme zuletzt deutlich verstärkt werden. Die DGW GmbH & Co. möchte in Zukunft Wasserstoff für die Produktion von Rußen einsetzen. So hätte man einen industriellen Abnehmer in der direkten Nachbarschaft, der sich gewissermaßen mit der Rücklieferung von Fernwärme revanchiert – selbstverständlich auf Grundlage von Geschäftsverträgen.

„Wir wissen bereits von weiteren Interessenten“, sagt Peter Flosbach. Beispielsweise sei bekannt, dass das innovative Dortmunder Unternehmen Wilo seinen Standort ebenfalls klimaneutral entwickeln möchte. Grundsätzlich sei es leicht, das vollständig fernsteuerbare Basismodell bei steigenden Abnehmerinteressen um weitere Module zu erweitern, sobald neue Kunden da sind. „Das denken wir gleich mit“, fügt Stephan Stollenwerk an. Der Standort am Hafen sei wie geschaffen für eine derartige Fabrik. „Wir wollen hier ein Nukleus für die Wasserstoffproduktion in der Region werden.“

Bis spätestens 2045 müssten Erdgasnetze auf klimaneutrale Gase umgestellt - oder stillgelegt werden. Jedenfalls dürften keine fossilen Gase mehr fließen. Biogas gebe es viel zu wenig, Wasserstoff könne die Lücke schließen. Das lokale Leitungsnetz könne zum Teil anders genutzt werden. „Die Polyethylen-Rohre, die um die Jahrtausendwende gelegt worden sind, und die etwa die Hälfte des Netzes ausmachen, wären dafür gut geeignet. Sie haben eine technische Nutzungsdauer von etwa 100 Jahren“, erläutert DEW21-Geschäftsführer Peter Flosbach. Sozusagen schon mal ein Wasserstoffkernverteilsnetz, an das andere Energiestandorte angebunden werden könnten. Eine ggf. erforderliche Sanierung der anderen Hälfte des Leitungsnetzes, das aus Stahl- und Gussrohren besteht, müsste sich anschließen.

DEW21 hat also Großes im Blick, denkt allerdings auch im Kleinen weiter und vergisst die Partikuliere, Speditionen und Bahnunternehmen nicht. „Im Ha-



Stephan Stollenwerk, Leiter Technische Innovation bei DEW21 (l.) und Peter Flosbach, Technischer Geschäftsführer bei DEW21.

fen fließt viel Verkehr, egal ob Lkw, Schiff oder Bahn“, konstatiert der Peter Flosbach. In allen Bereichen liefen Versuche mit dem Wasserstoffantrieb - also sei es sinnvoll, eine Wasserstofftankstelle gleich mitzuplanen. Wer von den Anrainern als künftiger Tankkunde Interesse habe, könne sich gerne bei DEW21 melden.

Des Weiteren soll das Gelände an der Westererberstraße gleich neben dem Kugel-Gasbehälter Standort für eine Altholzverbrennung werden. Ein Teil des nicht wiederverwertbaren Holzes, das sonst in der Restmüllverbrennung landen würde, ließe sich so energetisch für die Fern- oder Nahwärme nutzen, erklärt Stephan Stollenwerk. Um was für Mengen es grundsätzlich geht, zeigt ein Blick in die Statistik des Naturschutzbundes Deutschland (NABU). Jährlich fielen in Deutschland etwa neun Millionen Tonnen Altholz an, wovon aktuell ungefähr 83 Prozent verbrannt würden. Das entspricht kaum dem Kreislaufwirtschaftsgesetz, das der Wiederverwendung und dem Recycling gegenüber der Verbrennung den Vorrang einräumt.

Im Versorgungssystem von DEW21 nimmt Holz den Platz eines der Puzzlestücke zur klimaneutralen Wärmeversorgung ein. Gemeinsam mit weiteren städtischen Tochterunternehmen sollen die in Dortmund entstehenden Stoffströme genutzt werden. Der Transport in benachbarte Städte könne so entfallen. Holz habe den Vorteil, dass es sich gut lagern lasse. Man könne so im Winter, wenn etwa die Abwärme aus dem Fundus der Gasrußwerke nicht reiche, hinzu feuern. „Das ganze System - industrielle Abwärme, Holz- und Wasserstoffnutzung - soll klimaneutral funktionieren, das ist unser Anspruch“, sagt Peter Flosbach.

Es ist kaum vorstellbar, dass eine Technik, wie die der grünen Wasserstoffproduktion und -nutzung, auf die die Welt so wartet, sich nicht durchsetzt. „Das lässt sich nicht aufhalten“, ist sich Stephan Stollenwerk sicher. „Beschleunigt durch die Energiekrise, hat die Versorgungssicherheit hat einen hohen Stellenwert bekommen.“ DEW21 hat das erkannt und nutzt den Hafen als energetischen Zukunftsstandort.

„Wir müssen verkehrspolitisch

Wirtschafts-Historiker Dr. Karl-Peter Ellerbrock (67) über die Bedeutung und den Wandel des Dortmunder Hafens im 125. Jahr seines Bestehens.



Herr Dr. Ellerbrock, wenn Sie eine Zeitreise durch den Dortmunder Hafen unternehmen könnten – was würden Sie sich gern anschauen?

Gute Frage. Ich hätte beispielsweise gern den Besuch von Kaiser Wilhelm II. am 11. August 1899 zur Hafen-Einweihung verfolgt – was insgesamt eine ziemlich skurrile Angelegenheit war. Obwohl sich die Stadt in großem Stil herausgeputzt hatte, war die kaiserliche Visite schon nach gut dreistündigem Aufenthalt beendet und er fuhr zu Krupp auf die Villa Hügel. Das eigens eingerichtete Kaiserzimmer im Alten Hafenamt hat Wilhelm II. nie betreten. Darüber hinaus hätte ich gern einige legendäre Industriebetriebe durchstreift. Zum Beispiel das Dortmunder Union-Werk, einer der größten europäischen Montankonzerne, der im Stahlbau weltweit führend war. Auch die Produktionsstätten für Klein- und Feldbahnen des früher am Hafen ansässigen Unternehmens Orenstein & Koppel hätte ich gern aus nächster Nähe angeschaut. Das gilt auch für die Firma Brüggemann & Sohn, der damals größte Holzverarbeiter Deutschlands.

Welche Entwicklungen der vergangenen Jahrzehnte haben Sie besonders überrascht?

Ich muss gestehen, dass meine Prognose für den Dortmunder Hafen nach dem Aus der Stahlproduktion im Hörder Stahlwerk am 30. April 2001 nicht sehr zuversichtlich ausfiel. Das Ende der Flüssigphase hatte zur Folge, dass keine Tonne Eisenerz mehr transportiert wurde und Dortmunds Hafen das bis dato wichtigste Umschlagsgut weggebrochen war. Umso mehr erwies sich

umdenken“

der Bau des 1989 eröffneten und trimodal ausgerichteten Containerterminals an der Kanalstraße als Schlüsselinvestition für den Wandel des Hafens zu einem Universalhafen mit ausgeprägtem Massengutanteil. Trotz eines im Vergleich zu früher gesunkenen Gesamtumschlags ist die Wertschöpfung des Hafens gestiegen. Das ist ein beachtlicher Erfolg, zumal der Bau des CTD auch für die Ansiedlung des Europalagers von Ikea von entscheidender Bedeutung war.

Wie würden Sie die ursprünglichen Funktionen des Dortmunder Hafens im Vergleich mit den heutigen beschreiben?

Mit einer Gesamtinvestition von einer Milliarde Euro gemessen an heutiger Kaufkraft waren der Bau des auf die Bedürfnisse der Montanindustrie ausgerichteten Dortmund-Ems-Kanals und des Dortmunder Hafens eines der größten europäischen Infrastrukturprojekte des 19. Jahrhunderts. Es war eine notwendige Standortoptimierung vor allem für die ortsansässige Stahlindustrie, die schon Abwanderungsgedanken an den Rhein hegte. Zugleich hat sie eine gewaltige Transformation des westfälischen Ruhrgebiets mit seinem Hinterland, dem Siegerland und dem Märkischem Raum, zu einem führenden europäischen „industrial district“ bewirkt. Investitionen in dieverkehrliche Infrastruktur waren damals wichtige Instrumente zur Konjunkturbelebung, die heutzutage aufgrund des engen finanziellen Spielraums der öffentlichen Haushalte kaum noch stattfinden. Deshalb kommt es an vielen Stellen der Verkehrsinfrastruktur zu Flickschusterei. Dabei stehen wir aktuell vor einer ähnlich großen Herausforderung, die auch für Dortmunds Hafen in seiner heutigen Funktion als moderne Logistikkreuzung für den Güter- und Warenverkehr gilt: Im Grunde geht es auf übergeordneter Ebene um die anstehende gewaltige Transformation

Dr. Karl-Peter Ellerbrock (67)

... war 27 Jahre Direktor der Stiftung Westfälisches Wirtschaftsarchiv, bevor er im Mai 2023 in den Ruhestand ging. Er gilt als einer der profiliertesten Kenner der regionalen Wirtschaftsgeschichte. Nach dem Studium der Geschichtswissenschaft, Germanistik und Volkswirtschaft und der anschließenden Promotion an der Uni Münster führte ihn sein Weg 1989 direkt in den Stab des damaligen Hoesch-Vorstandsvorsitzenden Dr. Detlev Rohwedder. Hier erlebte er nach dessen Wechsel zur Treuhand und seiner Ermordung mit der Übernahme von Hoesch durch Krupp ein spannendes Kapitel der Ruhrgebietsgeschichte aus nächster Nähe mit.

in eine ökologisch basierte Marktwirtschaft, bei der viele Faktoren zu beachten sind. Subventionsfehler der Vergangenheit, die zur Herausforderung notwendiger struktureller Veränderungen führten, müssen dabei vermieden werden.

Welche Chancen räumen Sie dem Dortmunder Hafen bei der Transformation in einen nachhaltigen Knotenpunkt der Energiewende ein - und welche Rolle kann dabei die Quartiersentwicklung der Speicherstraße spielen?

An dieser Stelle muss man größer und ein wenig visionär denken. Industrielle Produktion ohne hohen IT-Anteil ist heutzutage kaum noch denkbar. Die Entwicklung des Speicherstraßenquartiers eröffnet die Chance, die Heterogenität der im Hafen ansässigen Unternehmen für eine Clusterbildung zu nutzen, bei der sich übergeordnete arbeitsteilige Produktionsstrukturen entwickeln können. Durch Zusammenarbeit mit technologieorientierten Unternehmen und Einrichtungen wie etwa dem Fraunhofer-Institut für Software und Systemtechnik kann man dann den ‚next level‘ betreten. Ich denke beispielsweise an die Recyclingwirtschaft, die im Zuge der Energiewende eine wichtige Rolle spielen wird. Vor

diesem Hintergrund attestiere ich dem Dortmunder Hafen sehr gute Perspektiven. Dazu gehört allerdings, dass auch die Rahmenbedingungen stimmen.

Nämlich?

An erster Stelle ist ein verkehrspolitisches Umdenken notwendig, um die ökologischen und, betrachtet man auch die externen Kosten pro Tonnenkilometer, enormen kostenmäßigen Vorteile der Binnenschifffahrt vor allem gegenüber der Straße durch Anreize und Investitionen voll zur Geltung zu bringen. Darauf haben wir bereits vor 25 Jahren hingewiesen. Sodann braucht es Mut zur Entbürokratisierung der Wasserstraßen-Verwaltung, zur Entschlackung von Genehmigungsverfahren sowie Planungssicherheit für die Häfen und privatwirtschaftliche Investitionen. Aufgrund der hohen Grundstücksauslastung im Dortmunder Hafengebiet wäre zudem eine Arrondierung weiterer Flächen für Gewerbeansiedlungen sinnvoll.

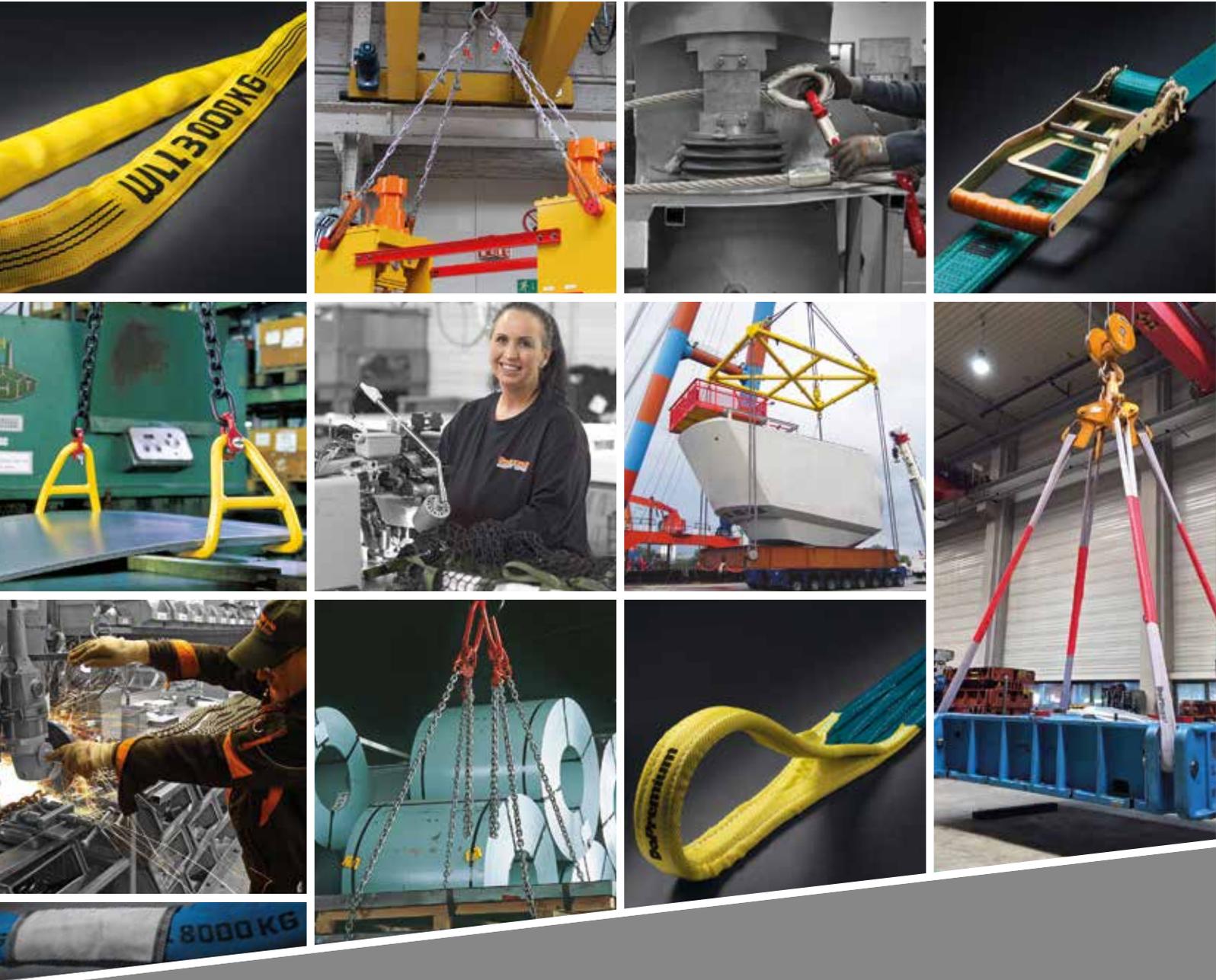
Herr Dr. Ellerbrock, Sie haben viele Publikationen über den Dortmunder Hafen erstellt. Gibt es für Sie trotzdem noch so etwas ‚wie letzte Geheimnisse‘, die zu entschlüsseln wären?

Alle wesentlichen Entwicklungsschritte sind historisch gut aufgearbeitet. Das gilt allerdings nicht für die Impulse des Dortmund-Ems-Kanals im ländlichen Raum.

Wir dürfen uns also vorerst auf keine weitere Veröffentlichung zum Dortmunder Hafen freuen?

Derzeit bin ich mit Projekten gut ausgelastet. Meine aktuellen Schwerpunkte sind die Geschichte der Sparkasse Dortmund im Nationalsozialismus sowie eine grundlegende Neubetrachtung der Ruhrgebietsgeschichte, die immer noch mit Montanmythen behaftet ist, von denen sie dringend befreit werden muss. Aber das ist ein anderes Thema.

Sicher heben. Sicher transportieren.



Dolezych
EINFACH SICHER

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

www.dolezych.de

Technikgeschichte am Hafen

Ein 116 Jahre alter Portalkran wird restauriert, um als Denkmal seinen künftigen Platz an der Hafenpromenade zu finden.

Sie stehen zusammen wie alte Arbeitskollegen, die beiden Portal-Drehkräne unterhalb der Franziusbrücke. Die Baujahre 1906 und 1908 zeigen an, dass sie nahezu die gesamte Wirtschaftsepoche des Dortmunder Hafens nach der Eröffnung 1899 begleitet haben – seit Einstellung ihres Betriebs 1984 zumindest als stille Betrachter. Derzeit wird der jüngere von beiden saniert, um Ende August die neue Promenade am Stadthafen zu schmücken. „Die Montage dieses historischen Juwels wird der krönende Abschluss der Umgestaltung der südlichen Speicherstraße“, sagt Heike Junk vom Amt für Stadterneuerung. Das Amt koordiniert das Gesamtprojekt.



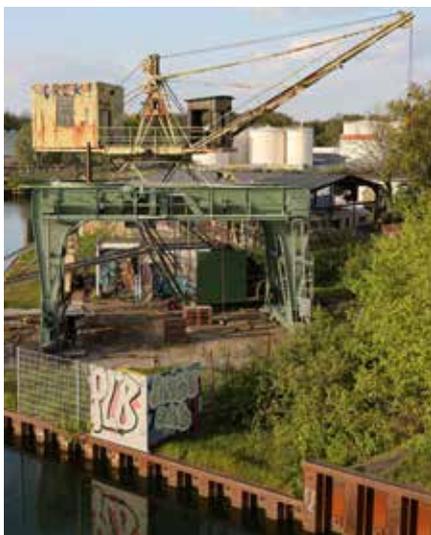
Spätestens im September sollen die Arbeiten beendet sein: Heike Junk, Jan Deichsel und Ralf Herbrich (v.l.).

Im Juni 2023 haben die Arbeiten am Gerüst des Krans begonnen, und man muss kein Fachmann sein, um bestätigen zu können, was Restaurator Jan Deichsel vom Duisburger Restaurierungsatelier Die Schmiede so beschreibt: „Da hat der Zahn der Zeit ordentlich zugebissen.“ Zentimeterdicke Riffelbleche sind zum Teil bis auf Papierstärke weggerostet, sie haben die beiden je 6,2 Tonnen schweren Kontergewichte getragen.

„Die haben nur noch aus Gewohnheit gehalten“, meint er. Inzwischen ist das Tragwerk stabilisiert. Einer, der ein Auge darauf hat, ist Ralf Herbrich von der Denkmalbehörde der Stadt. Beide Kräne seien schließlich die letzten ihrer Bauart in Westfalen. „Wir haben Eisen austauschen müssen“, so der Architekt. Auch das Führerhaus werde neu verbrettert. Es war 2010 einem Brand zum Opfer gefallen.

Trockeneisgestrahlt, mit Druckluft entrostet und von alten Schmierstoffen

befreit, wird der Kran neu konserviert. Ein Teil des Gerüsts ist bereits wieder in der historischen Grundfarbe gestrichen. „Wir haben extra eine Farbanalyse gemacht, um den richtigen Farbton zu finden“, sagt Ralf Herbrich. Unter sechs Farbschichten fand man „Resedagrün mit Eisenglimmer“ – und so wird er sich bald wieder zeigen.



410.000 Euro kostet die Sanierung, gefördert aus Mitteln der EU, des Bundes, des Landes NRW und der Stadt Dortmund. Etwa ein Viertel davon wird allein in Abbau und Transport fließen. Wofür ein Schwimmkran und ein Transportschiff zum Einsatz kommen müssten. Die Restaurierung des zweiten Krans soll sich anschließen, er wird perspektivisch am Schmiedinghafen seinen Standort finden.

Spätestens am Tag des offenen Denkmals am 8. September soll sich der Portaldrehkran als Zeitzeuge den Hafen-Besuchern präsentieren. „Der Hafen wird 125 Jahre alt“, stellt Herbrich fest, „wie erklärt sich das besser, als durch solch eine Gerätschaf.“ Jan Deichsel freut sich schon. „Ich bin ja Dortmunder“, meint er, „es ist bestimmt ein schönes Gefühl, wenn man später daran vorbeifährt und sich denkt: Super, da hab' ich mitgemacht.“ Mitgebaut an einem Stück Stadtgeschichte.

Logistik-Hub für grünen Stahl

Der weltweit operierende Logistikdienstleister Rhenus investiert am Dortmunder Hafen und beabsichtigt, einen Green Steel Logistics Hub zu etablieren. Das Ziel: Stahl transportieren, aber weniger CO₂ emittieren.

„Der Trend geht immer mehr dahin, dass Stahlwerke auf mit Wasserstoff betriebene Produktion umsteigen“, stellt Michael Petersmann, Geschäftsführer der Rhenus Port Logistics Rhein-Ruhr, fest. „Und wir wollen im Ruhrgebiet Vorreiter sein, wenn es darum geht, unseren Kunden eine CO₂-reduzierte Lieferkette anzubieten“, fügt der 35jährige an. Es sei nicht mehr zeitgemäß, grünen Stahl mit dem Diesel-Lkw anzuliefern.

Kernstück der Sanierung der Gebäude an der Kipperstraße ist die Installation einer 4.000 qm großen Photovoltaikanlage auf dem Hallendach. Mit dem so gewonnenen Strom würden sowohl die Krananlagen, das Gebäude als auch die bestellten vier E-Lkw versorgt. Der Liefertermin der E-Lkw ist im August, bis dahin seien die Sanierungsarbeiten beendet. „Wir planen zum Hafenspaziergang am 31. August fertig zu sein.“

Rund 300.000 Tonnen Stahl werden künftig auf dem 36.000 qm großen Gelände am Mathieshafen jährlich umgeschlagen. Material, das die Kunden



Michael Petersmann, Geschäftsführer der Rhenus Port Logistics Rhein-Ruhr

in den Stahlanarbeitungsbetrieben im östlichen Ruhrgebiet oder im Sauerland aus den großen Seehäfen oder den europäischen Stahlwerken er-



Der neue Green Steel Logistics Hub von Rhenus an der Kipperstraße im Dortmunder Hafen.

reicht. Transportiert über den im Vergleich zur Autobahn emissionsärmeren Wasserweg bis nach Dortmund und ab Herbst feinverteilt über die E-Lkw in einem Umkreis von rund 50 km um Dortmund herum.

Ein Projekt, das durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr mit insgesamt 1.580.781,82 Euro gefördert wird. „Ohne das Förderprogramm hätten wir die Zukunftsversion für unser Hafenterminal in Dortmund nicht umsetzen können“, stellt Michael Petersmann klar.

Die Bemühungen der weltweit tätigen Rhenus-Gruppe um mehr Umweltschutz seien mit dem Green Steel Logistics Hub aber noch nicht am Ende. „Wir arbeiten ebenfalls daran, demnächst Binnenschiffe einzusetzen, die noch weniger CO₂ ausstoßen“, sagt Mi-

chael Petersmann. Gemessen an der CO₂-Emission, sei die Öko-Bilanz eines Binnenschiffs im Vergleich zum Lkw-Verkehr schon jetzt besser. „Ein Binnenschiff transportiert 2.500 Tonnen Stahl, dafür müssen sonst etwa 120 Lkw fahren“, rechnet er vor. In Sachen Etablierung klimaschonender Lieferketten sei Rhenus mit weiteren potenziellen Kunden im Gespräch. „Die meisten Logistiker betrachten nur ein Rädchen in der Lieferkette ‚grün‘. Wir versuchen das ganzheitlich zu tun“, sagt der Betriebswirt. Kapazitäten für weitere Projekte seien jedenfalls noch vorhanden.

Zur Rhenus Port Logistics Rhein-Ruhr-Region gehören zehn Terminals mit 110 Mitarbeitern. „Wenn das hier gut anläuft, werden wir an den anderen Standorten nachziehen“, kündigt Geschäftsführer Michael Petersmann an.

Kernstück fürs Kreativquartier



Das Grundstück der früheren Stahlhalle von Knauf Interfer wird zum Mittelpunkt und „Herzstück“ des geplanten Kreativquartiers an der Speicherstraße.

Angelehnt an den Entwurf des dänischen Architekturbüros COBE, soll das geplante Digital- und Kreativquartier seinen Mittelpunkt als pulsierendes Zentrum in Form einer modernen und hippen Quartiershalle bekommen. Sie soll auf dem früheren Gelände der Stahlhalle von Knauf Interfer entstehen, das bis auf das Stahlgerüst aus dem Mittelschiff der ehemaligen Industriehalle freigeräumt ist.

Motor des Vorhabens ist die Entwicklungsgesellschaft d-Port21. Eine von ihr beauftragte Machbarkeitsstudie der Berliner Beratungsgesellschaft Loop kommt nun zu dem Ergebnis, dass sich die Quartiershalle im Grundsatz wirtschaftlich realisieren lässt.

„Basierend auf den Empfehlungen der Machbarkeitsstudie, sondiert d-Port21 nun den Investoren- und Betreibermarkt“, sagt Dominik Serfling, Geschäftsführer der Entwicklungsgesellschaft.



d-Port21-Geschäftsführer Dominik Serfling.

sellschaft. Das Angebot richte sich an lokale und regionale Interessenten, die mitwirken möchten, eine lebendige und kreative Gemeinschaft als Herzstück des Speicherstraßen-Quartiers zu entwickeln“, erläutert Dominik Serfling. Zu den geplanten Nutzungen der Einbauten in der offenen und für jeden zugänglichen Quartiershalle gehören neben Gastronomie beispielsweise Werkstätten, Studios, Ateliers sowie Veranstaltungsflächen und Pop-Up-Nutzungen. Ebenso geplant sind Arbeits- und Büroflächen für etab-

lierte Unternehmen wie auch für junge Start-ups. Vielfalt, Flexibilität, Kleinteiligkeit und ein stringentes städtebauliches Konzept – das sind für d-Port21 die Erfolgsfaktoren des Projekts, das unabhängig von der Frage der FH-Ansiedlung im nördlichen Speicherstraßenquartier realisiert werden soll. „Wir möchten einen kreativen und attraktiven Nutzungsmix in einem ungewöhnlichen Rahmen, der eine ganztägige Belebung des Speicherstraßenquartiers schafft und auch Strahlkraft über Dortmund hinaus erzeugt“, sagt Dominik Serfling.

Abhängig von den Ergebnissen der Markterkundung, könnte 2027 mit ersten Baumaßnahmen für das in Teilen überdachte Hallenquartier begonnen werden, schätzt der d-Port21-Geschäftsführer. In einer ersten Vorstufe soll nun das aktuelle Trägergerüst der ehemaligen Stahlhalle einer statischen Prüfung unterzogen werden. Voraussichtlich 2025 will d-Port21 den Bau der Erschließungsstraße starten, die später von Lieferanten der in der Quartiershalle ansässigen Mieter genutzt wird, die aber für den privaten Pkw-Verkehr tabu bleiben soll.

Daseinsvorsorge rockt!

www.daseinsvorsorge.de



21

WIR MACHEN'S EINFACH

www.21.de

Entdeckungstour im Hafen

Willkommen zum 12. Hafenspaziergang! Im 125. Jahr seines Bestehens bietet Dortmunds Hafen eine Menge Unterhaltung und lädt zu spannenden und unterhaltsamen Einblicken.



Viele Besucher*innen nutzen das Veranstaltungsformat, um Hafenflair zu genießen.

Es darf gefeiert werden im Hafenviertel: Am Samstag, 31. August, startet der Hafenspaziergang in seine nunmehr zwölfte Runde. „Das Veranstaltungsformat kommt sehr gut an, was sich vor allem in der besonderen Beteiligung vieler Hafenakteur*innen widerspiegelt. Das vielfältige Programm bietet an allen Standorten kostenfreie Highlights für alle Altersgruppen“, freut sich Quartiersmanagerin Theresa Ramlau einmal mehr auf tausende von Besucher*innen, die an rund 50 Orten spannende Einblicke und beste Unterhaltung genießen können.

„Den offiziellen Auftakt zur Begrüßung soll wie auch in den vergangenen Jahren Oberbürgermeister Thomas Westphal um 14 Uhr auf der „Echt-Nordstadt-Bühne“ in der südlichen Speicherstraße machen. Im weiteren Programmverlauf präsentieren dort Künstler*innen verschiedene Musikrichtungen, bis sie gegen 19 Uhr von DJ's abgelöst werden. Für die besondere Atmosphäre sorgen

abendliche Lichtprojektionen, die den Landmarken-Speicher in bunte Farben hüllen. Ein weiteres Highlight erwartet Besucher in der Akademie für Theater und Digitalität. Ab zirka 16 Uhr gibt es dort knapp 15-minütige, mit Musik begleitete Lasershows, durch die man einen Einblick in die Forschungsar-

HAFENSPAZIERGANG 2024

Weitere Informationen gibt es ab Ende Juli auf hafenspaziergang.echt-nordstadt.de und in Flyern, die in den mitwirkenden Einrichtungen und im Büro des Quartiersmanagements an der Mallinckrodtstraße 56 ausliegen.

beit des digitalen Theaters bekommen kann. Ebenfalls freuen dürfen sich Besucher auf die fünfköpfige Band „Streetkings“, die auf Einladung der Dortmunder Hafen AG an wechselnden Orten im Hafengebiet spielt. Seit 1995 tourt die Dortmunder Formation mit ihrem Feuerwehr-Oldtimer quer durch die Republik und gilt als „die mobilste Band der Welt“. Zum musikalischen Repertoire

der Coverband gehören Schlager und Oldies ebenso wie Pop und Rock.

Neben weiteren musikalischen Acts wie dem Halleluyeah-Festival in der Pauluskirche und dem Bühnenprogramm „Songs&Stories“ am Blücherpark erwartet Hafen-Besucher*innen wieder ein buntes Familienprogramm in der Blücherstraße. Die Dortmunder Hafen AG und die Dortmunder Eisenbahn präsentieren sich an einem Gemeinschaftsstand, während die DB AG über den Neubau ihres ICE-Werks informiert. Zudem öffnen das Industrielackmuseum und das Depot neben weiteren Akteuren im Hafengebiet ihre Türen für Besichtigungen. Natürlich darf auch die beliebte Pontonbrücke nicht fehlen, die vom THW aufgebaut wird und von der Drehbrückenstraße über den Schmiedinghafen führt.



Zu Gast auf Einladung der Hafen AG: die „Streetkings“ gelten als „mobilste Band der Welt“.

Ingesamt gibt es auch diesmal viel zu entdecken in Dortmunds Hafen, der mit dem künftigen Digitalquartier an der Speicherstraße dafür sorgt, dass neben Millionen Tonnen von Gütern und Waren künftig auch Daten und Ideen umgeschlagen werden und vielfältige Synergien mit den angestammten Industrie- und Logistikunternehmen entstehen, die mehrere tausend Arbeitsplätze sichern und jährlich 1 Mrd. Euro Umsatz erwirtschaften.

Auf den Spuren des Hafenbaumeisters

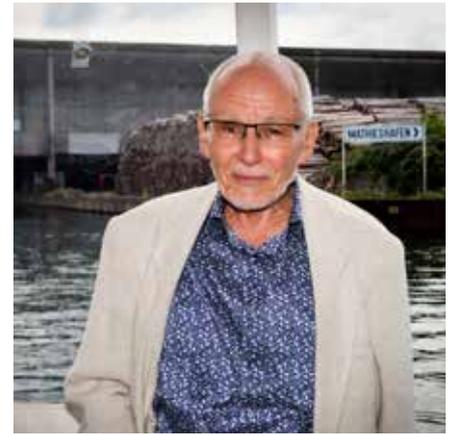
Auf Spurensuche im Dortmunder Hafen hat sich unlängst Peter Hopp (87) begeben, der Enkel des Hafenbaumeister Hermann Mathies und Namensgeber des „Mathies-Hafens“. Wer kann schon behaupten, dass ein Hafenbecken nach seinem Großvater benannt ist? „Ich bin begeistert“, sagt Hopp bei seinem Besuch. Der ehemalige Journalist, Autor und Genealoge, verfasst eine Familienchronik. Diese Arbeit führte ihn einen Tag lang in den Dortmunder Hafen. „Ich wollte mir ein Bild machen.“

Hermann Mathies (1852 bis 1927) war Wasserbau-Ingenieur und Baubeamter in preußischen Diensten, Par-

lamentarier und Manager in der privatwirtschaftlichen Montanindustrie. Im Jahr 1891 wurde er Vorsteher der Bauabteilung Dortmund für den Bau des Dortmund-Ems-Kanals und 1898 zum Leiter der technischen Verwaltung des Hafens Dortmund ernannt.

„Die Tür hat wohl schon mein Großvater auf dem Weg ins Büro aufgedrückt“

Der von ihm konzipierte Hafen und die damit zusammenhängende Wirtschaftsgeschichte in der Region Dortmund sollen ein Schwerpunkt der Familienchronik werden, hat sich Enkel Peter Hopp vorgenommen. Auch



Peter Hopp folgte den Spuren seines Großvaters Hermann Mathies.

vom Alten Hafenamt ist Peter Hopp schwer begeistert. „Die Tür hat wohl schon mein Großvater auf dem Weg ins Büro aufgedrückt“, sagt er beim Hineingehen. Nach einem Tag ist die Spurensuche im Dortmunder Hafen beendet. Peter Hopp wirkt zufrieden. Sein Großvater hat in Dortmund Geschichte hinterlassen – sein Enkel schreibt sie auf.



Dacharbeitsstand

Stabiler Stand für Wartungsarbeiten



Individuell anpassbar
Mobil und stationär



Sicherheit
Erfüllt alle Anforderungen der Arbeitssicherheit und Berufsgenossenschaften



Für Bus und Schienenfahrzeug
Diesel-, Hybrid-, Elektro- oder Wasserstoff

Jetzt kontaktieren!



Für weitere Informationen besuchen Sie unsere Webseite

JAHREN

SEIT ÜBER **135**

WEISE

C.O. Weise GmbH & Co. KG
Deusener Str. 59
D-44369 Dortmund

Telefon: **0231-31503-0**
E-Mail: info@weise.de
Webseite: www.weise.de

Eine starke Hafen-Allianz

Dortmunds Hafen hat sich dem Verein EcoPort813 angeschlossen.
Das Ziel: der Aufbau einer Wasserstoff- und Logistikinfrasturktur.

Die Abkehr von fossilen Energieträgern, verbunden mit einer deutlichen Reduzierung des CO₂-Ausstoßes, stellt auch Dortmunds Hafen wie alle Binnenhäfen an Rhein und Ruhr ökologisch und ökonomisch vor große Herausforderungen. Mit Blick auf die bevorstehende Transformation der Binnenhäfen ist es von entscheidender Bedeutung, dass sich Akteure vernetzen, gemeinsam Projekte zur Dekarbonisierung auf den Weg bringen, Synergien nutzen und auch alternative Ansätze finden.

Vor diesem Hintergrund haben Bettina Brennenstuhl, Vorständin der Dortmunder Hafen AG, und Andreas Stolte, Vorstandsvorsitzender „EcoPort813 Förderverein Wasserstoff und nachhaltige Energie e.V.“ und gleichzeitig Geschäftsführer der Dealt-Port Niederrheinhäfen, den Aufnahmeantrag unterzeichnet. Damit ist Dortmunds Hafen nun offiziell Mitglied von EcoPort813. Das gemeinsame Ziel: der Aufbau einer Wasserstoff- und Logistikinfrasturktur. Experten sind sich einig, dass grüner, mit regenerativen Energien produzierter Wasserstoff, im künftigen Energiemix eine große Rolle spielen wird.

Ein Fundament dafür ist der Aufbau einer Infrastruktur, die über den Rhein und die dortigen Häfen DeltaPort und Duisport auch die Binnenwasserstraßen und die Kanalhäfen, insbesondere den Dortmunder Hafen als wichtigen Logistikknotenpunkt im östlichen Ruhrgebiet einbezieht. Über die Häfen können im weiteren Verlauf dann auch Schiene und Straße für ein landesweit multimodales und künftig energieneutrales Verkehrsnetz für die Wasserstoff-Verteilung angebunden werden.

„Mit unseren spezifischen Kompetenzen, Potentialen und trimodalen Logistikverbindungen kann Dortmunds Hafen für den geplanten Aufbau einer Wasserstraßen-Supply-Chain regional eine wichtige Hub-Funktion übernehmen“, sagt Bettina Brennenstuhl.



EcoPort813

2022 auf Initiative der DeltaPort Niederrheinhäfen gegründet, will der Verein EcoPort813 die gesamte, wasserstoffprägende Wertschöpfungskette abbilden. Vom Anlanden des Wasserstoffs im Überseehafen Rotterdam bis zur Verteilung an die Nutzer. Durch die Vernetzung der Vereinsmitglieder sollen der Niederrhein und sowie das regionale und überregionale Umfeld zu einer Wasserstoff-Modellregion ausgebaut werden. EcoPort sieht sich dabei als Impulsgeber und Schnittstelle.

Auf gute Zusammenarbeit: Bettina Brennenstuhl, Vorständin Dortmunder Hafen AG, und Andreas Stolte, Vorstandsvorsitzender EcoPort813.

Damit könnte der Dortmunder Hafen auch ruhrgebiets- und landesweit einen wichtigen Beitrag für die energetische Transformation leisten.

Er freue sich, in Dortmunds Hafen einen weiteren starken Partner für EcoPort813 gewonnen zu haben, sagt Vereinsvorsitzender Andreas Stolte. Er sei überzeugt, „dass die Energiewende und die notwendige Transformation der Wirtschaft Synergien benötigen, die nur gemeinsam geschaffen werden können.“ Häfen könnten viel beitragen zur Versorgung der Region mit alternativen Energieträgern und zur gleichzeitig klimaschonenden Verlagerung der Verkehrsströme. „Bei diesem Thema sitzen wir letztlich alle in einem Boot“, sagt Andreas Stolte.



Im grünen Kreislauf

Dekarbonisierung ist eines der Schlagworte, die eine CO₂-freie Zukunft beschreiben. Das Unternehmen Drekopf möchte einen Teil seines Recycling-Kreislaufs mit seinen Partnern bis 2027 komplett CO₂-frei gestalten.

Saugen, sieben, schütteln: rund 35.000 Tonnen Müll laufen jährlich über die Bänder der Anlage, die Folien, Plastik, Papier, Holz, Mineralien, Metalle und Nichteisen-Metalle von nicht mehr zu verwendendem Müll zu trennen weiß. „Etwa 15 Prozent der Menge können wiederverwendet werden“, sagt Geschäftsführer Martin May. Spanplattenwerke, Kartonagenhersteller, kunststoffverarbeitende Industrie und Metallbetriebe gehörten beispielsweise zu den Abnehmern.

Das Vorhaben der geplanten kompletten CO₂-Abscheidung nach der Mülltrennung ruht auf mehreren Bausteinen. Schon auf dem Firmenparkplatz fallen die vielen E-Mobile auf. In allen Betrieben des Unternehmens komme Ökostrom zum Einsatz (und am Standort Essen sogar eine CO₂-neutrale Aktenvernichtung), erklärt Martin May, der für die Drekopf-Region Dortmund, Essen, Münster und Velbert zuständig ist. Den Restmüll nehme eine Verbrennungsanlage in Holland ab, die ihrerseits ebenfalls CO₂-neutral arbeite.

„Die Anlage fängt das Kohlendioxid ab. Es kommt nach einer Verflüssigung in Bereichen wie der Metall- und Betonverarbeitung aber auch in der Pflanzenaufzucht zum Einsatz.“ Sie sei die modernste Anlage ihrer Art in Europa.

Nun ist der Transport nach Holland derzeit nicht ganz CO₂-neutral zu haben. Das weiß Martin May natürlich. „Wir sind derzeit in Verhandlungen, um uns für diese Transporte zehn Fahrzeuge anzuschaffen, die mit Wasserstoff laufen“, kündigt der 57-jährige Ingenieur für



ten Gewerbeabfälle laufen“, sagt Martin May. Genauere Kontrollen der Behörden beim Anliefern des Abfalls durch Containerdienste und andere Anlieferer sollen dafür sorgen, dass der Weg eingehalten wird. Denn ohne Vorbehandlung sollte kein Gewerbeabfall über den Müllofen entsorgt werden. „Das führt zu einer deutlich besseren Auslastung der Anlage an der Franziusstraße“, nimmt der Drekopf-Geschäftsführer an.

„Was Altpapier angeht, gehören wir mit über 750.000 Tonnen im Jahr zu zehn größten in Deutschland“

Vorbereitend hat man den Bereich des Recyclings von Metall- und Nichteisenmetallen auf eine 5.000 qm große Betriebsstätte an der Deusener Straße ausgegliedert. So habe man mehr Platz auf dem angestammten Gelände geschaffen. 850 Mitarbeiter beschäftigt Drekopf an 17 Standorten, in Dortmund 58. Der Umsatz lag zuletzt

Springer, Rubens, Rheinische Post gehören dazu. Metro, Aldi und Uniper lassen ebenfalls durch Drekopf entsorgen. In der Zukunft möchte sich das Unternehmen neben dem Rohstoffsektor zusätzlich stärker in der Dienstleistungssparte enga-

gieren. „Wir suchen Partner aus dem Mittelstand, die unser Portfolio ergänzen“, kündigt May

an – beispielsweise Firmen aus den Bereichen Entsorgung von Sonderabfälle oder Kanalservice und Kanalreinigung.

265 Lkw holen derzeit ab, was Gewerbekunden vom Hof haben möchten. Die Transportbranche leidet unter Fahrermangel. Drekopf auch? „Wir nicht“, sagt Personalleiter Philipp Kayma. Deutlich mehr als die Hälfte der Kraftfahrer sei mehr als zehn Jahre

Entsorgungstechnik an. Ein Konsortium von Hyundai und Iveco entwickle die Fahrzeuge. „Wir haben uns schon welche angeschaut und wollen bestellen.“ Geliefert werden sollen sie 2026/27. Parallel dazu liefen die Vorbereitungen für den Bau einer Wasserstofftankstelle in Essen. Ein weiterer großer Baustein. Das Bemühen um ökologische Kreisläufe mache nur Sinn, wenn keine Lücke bleibe, meint Martin May, der überall nach Stellschrauben sucht.

Durch eine Verschärfung der Gewerbeabfallverordnung, das Bundesumweltministerium will sie erneut überarbeiten, erwarten die Vorbehandlungs-Anlagenbetreiber einen Schub für eine höhere Auslastung. Die Pläne sehen vor, dass Verbrennungsanlagen in die Kontrollen mit einbezogen werden, bei einer strikteren Anwendung der Verordnung sieht das Unternehmen weitere Geschäfte auf sich zu wachsen. „Jetzt zahlt es sich aus, dass wir frühzeitig vier Millionen Euro in eine Vorbehandlungsanlage investiert haben, über die alle gemisch-



Martin May, Geschäftsführer der Drekopf Recycling GmbH Essen (l.) und Personalleiter Philipp Kayma.

bei etwa 200 Mio. Euro (davon in Dortmund etwa 40 Mio. Euro.). „Was Altpapier angeht, gehören wir mit über 750.000 Tonnen im Jahr zu zehn größten in Deutschland“, sagt Martin May. Hinzu kommen 55.000 Tonnen Metalle und Schrott, 30.000 Tonnen Kunststoffe und Folien, 55.000 Tonnen Holz und etwa 40.000 Tonnen Bauschutt. Es sind u.a. große Kunden, die die Zusammenarbeit schätzen. Verlage wie etwa der Aschendorff Verlag, auch Lensing,

dabei. Wenig Fluktuation also in einem Bereich, wo mancher schon für einen Euro mehr Stundenlohn das Lenkrad wechselt. Im Grunde sei es einfach, meint Philipp Kayma. Fairness und Offenheit im Umgang miteinander – und das bei vernünftiger Bezahlung. Das alles ergebe ein „ziemlich familiäres Arbeitsklima. Wir stärken damit die Bindung und das Vertrauen der Beschäftigten in die Perspektiven unseres Unternehmens.“

Neue Gastro-Adresse am Hafen

Ein Ort mit Wohlgefühlcharakter: Mit dem „Nansen“ im Heimathafen an der Speicherstraße haben Dortmunds Hafenbetriebe und die Nordstadt eine neue, kulinarische Adresse.

Die Backsteinwände erzählen die Geschichte des Gebäudes als Sitz eines Fuhrunternehmens und einer Kolonialwarenhandlung. Hier trifft Industriecharme auf Moderne: Das „Nansen“ im Heimathafen, benannt nach dem norwegischen Polarforscher und Friedensnobelpreisträger Fridtjof Nansen, hat sich mit seinem Ambiente und dem kulinarischen Angebot längst zu einer Wohlfühladresse entwickelt, die über den Dortmunder Hafen hinausstrahlt.

Als Lerngastronomie für Menschen, die es auf dem Ausbildungs- und Arbeitsmarkt schwer haben, ist das „Nansen“ Teil des integrativen Beratungs- und Bildungshauses „Heimathafen“, der von der Grünbau gGmbH betrieben wird und beispielsweise das Projekt Care Leaver beheimatet. Im „Nansen“ haben junge Erwachsene die Möglichkeit, im Rahmen von Teilqualifizierungen bis zu dreieinhalb Jahren eine modulartig aufgebaute, gastronomische Ausbildung in den



Betriebsleiterin Katharina Neumann (M.) mit Johanna Freytag und Alexander Döweling an der Cocktailbar. Das Nansen hat auch beim „Hafenspaziergang“ geöffnet.

Sie selbst kommt ebenfalls aus der Gastronomie, hat unter anderem im Sissikingkong und als Leiterin des Servicebereichs bei der Bergmann Brauerei Erfahrungen gesammelt. „Die Arbeit in der Gastronomie ist wirklich vielseitig und interessant, in puncto Flexibilität und körperliche Anstrengung mitunter aber auch herausfordernd“, sagt Katharina Neumann.

Die Speisekarte, die alle zwei Monate wechselt, ist durchaus besonders und bietet im Kern eine „europäisch-moderne und saisonale Küche an“, wie Katharina Neumann sagt. Wer's vegan und vegetarisch liebt, kommt besonders auf seine Kosten. Der kulinarische Bogen spannt sich beispielsweise von Fasole Bâtutâ (Rumänisches Bohnenmus mit Röstzwiebeln und frittierten Kapern) über Ricotta-Bärlauch-Gnocchi mit weißem Spargel aus Waltrop und Nussbutter bis hin zu Ravioloni mit Thymian, Möhre und dreierlei Pilzen. „Wenn wir Fleisch

anbieten, dann stammt es mindestens aus artgerechter Haltung“, schildert die Betriebsleiterin. Auch die Getränkekarte bietet Vielfalt und reicht von selbstgemachten Cocktail-Kreationen über die bekannten Dortmunder Biere wie etwa Hövels, Bergmann und Kronen bis hin zu Nischen-Bieren wie Borsigplatz Style Export der Dortmunder Borussia Brauerei.

Der „Hafenspaziergang“ am 31. August, das ahnt Katharina Neumann, dürfte für die Belegschaft des „Nansen“ zum Großkampftag werden. „Wir werfen jeden Grill an, den wir finden“, verspricht sie. Bis dahin wird auch die Außengastronomie mit weiteren rund 60 Plätzen betriebsbereit sein. Ohnehin soll es neue Öffnungszeiten geben: Im Sommer, kündigt Katharina Neumann an, öffnet das „Nansen“ bereits um 12 Uhr und bietet dann auch Mittagstisch an.

Weitere Info im Netz unter www.nansen-dortmund.de



Bereichen Küche und Service zu absolvieren. Jeder Ausbildung ist ein dreiwöchiges Praktikum vorgelagert. „Zurzeit haben wir noch Ausbildungsplätze frei“, sagt Katharina Neumann, Betriebsleiterin des „Nansen“.

Netzwerktreffen im Hafen

O b Arbeitskräftegewinnung, die Stromversorgung im Industriegebiet oder aktuelle Entwicklungen zur Wasserstoffstrategie – auch das zweite Netzwerktreffen der im Hafen ansässigen Betriebe bündelte wichtige Zukunftsthemen. Auf Einladung der Dortmunder Hafen AG tauschten sich dabei am 27. Mai zahlreiche Unternehmensvertreter/innen und eingeladene Referenten/innen aus.

So stellte Stephan Stollenwerk, Leiter Technische Innovationen und Services (DEW21), die Planungen und damit verbundene Kooperationen zur Wasserstoffherstellung im Hafen vor. Darüber hinaus erhielten die Teilnehmenden von Markus Röttger, ebenfalls DEW21, Informationen zur zukünftigen Stromversorgung im Hafen sowie von Babett Wallek von der Firma Kulturvergnügen Impulse zur Fachkräfte-Gewinnung. Anschließend fand eine Besichtigung des Containerterminals statt. Mit dem Netzwerk eng verzahnt bleiben, wird ein chancenreiches Modellvorhaben, das zur umweltfreundlichen Mobilität im Hafen beitragen soll. Das Konzept wurde Ende März vom Landesumweltministerium beim Wettbewerb „ways2work“ ausgewählt.

Netzwerktreffen

Zum Netzwerktreffen können gerne weitere Unternehmen aus dem Hafengebiet dazu stoßen.

Ansprechpartnerin ist Mirjana Zimpel unter der Rufnummer (0231) 700 901-11.

Neue Vorsitzende bei Häfen NRW

Bettina Brennenstuhl, Vorständin der Dortmunder Hafen AG, ist neue Vorsitzende der Arbeitsgemeinschaft Häfen NRW. Mit ihrer Wahl im Februar, die einstimmig erfolgte, tritt Bettina Brennenstuhl die Nachfolge von Jan Sönke Eckel an. Damit steht erstmals eine Frau an der Spitze der 25 Mitglieder umfassenden Arbeitsgemeinschaft, die gleichzeitig Teil des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) ist.

„Die Güterverkehrshäfen in NRW sind Motoren der Wertschöpfung sowie Dreh- und Angelpunkte stabiler Logistikketten“, sagt Bettina Brennenstuhl. Als Vorsitzende der AG Häfen NRW freue sie sich, die Bedeutung der Binnenhäfen für die Versorgung der Menschen, aber auch für die Verkehrswende und den Klimaschutz in NRW deutlich machen zu können und weiter auf die Unterstützung durch die Landespolitik hinzuwirken. „Wir werden das erfolgreiche Engagement von Jan Sönke Eckel für die Häfen NRW fortführen“, so Bettina Brennen-



Bettina Brennenstuhl, neue Vorsitzende der AG Häfen NRW, und ihr Stellvertreter Arndt Wilms.

stuhl. Zur Seite steht ihr dabei der stellvertretende Vorsitzende Arndt Wilms. Er ist Prokurist der Port Emmerich Infrastruktur- und Immobilien GmbH und Geschäftsführer der Erschließungsgesellschaft Emmerich am Rhein mbH.

Weitere Info im Netz unter www.haefen-nrw.de

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.

DIE EDG ABFALL APP...

...macht das Abfallmanagement kinderleicht! Mit der neuen App könnt ihr eure Abfuhrtermine checken, Sperrmüll- und Elektrogeräteabholungen buchen und sogar den Weg zu unseren Recyclinghöfen finden.

*Einfach
Downloaden!*

