

STRUKTURWANDEL

# China-Town in Westfalen

In Dortmund demontieren 1000 Chinesen das letzte gewaltige Stahlwerk der Stadt – um es danach in China wieder aufzubauen.

Seit Tagen belagert ein Trupp von rund 100 Chinesen in blauen und roten Overalls das einstige Wahrzeichen des Dortmunder Nordens. Wie Zirkusakrobaten turnen sie in Schwindel erregender Höhe über den Hochöfen der Westfalenhütte. Jeder noch so rostige Winkel wird begutachtet, geprüft und anschließend mit schwerem Gerät sorgfältig abgebaut.

Am Boden des in den sechziger Jahren erbauten Monuments stehen große Lastkräne und Lkw, die auf kurze chinesische Kommandos gewaltige Stahlträger, Schutt und Maschinenteile abkarren. Wenige hundert Meter weiter verpacken chinesische Ingenieure und Arbeiter kilometerlange Kabelstränge, Schaltschränke und Motorenteile in unzählige Container. An jeder Ecke des gewaltigen Areals sind Hinweisschilder in chinesischer Schrift angebracht.

Selbst die Waschkaue, in der einst ThyssenKrupp-Stahlarbeiter am Ende der Schicht ihre schmutzigen Körper duschten, ist fest in fernöstlicher Hand. Dort brutzelt ein chinesischer Koch in schwarzen Woks das Abendessen.

Das wuselige Treiben der Chinesen auf dem Betriebsgelände der ThyssenKrupp-Stahlwerke im Dortmunder Norden ist der Auftakt zu einem der größten Demontage- und Wiederaufbauprojekte, die es jemals gegeben hat – und eine logistische Herausforderung, die weltweit ihresgleichen sucht.

Bis zu 1000 Mitarbeiter des chinesischen Stahlunternehmens Shagang werden auf dem traditionsreichen Gelände der Westfalenhütte in den nächsten eineinhalb bis zwei Jahren eine schier unglaubliche Fleißarbeit vollbringen. Ein komplettes Stahlwerk inklusive Hochöfen, Walzwerk und Sinteranlage soll in Millionen Einzelteile zerlegt werden, um es anschließend, 9000 Kilometer entfernt, im chinesischen Zhangjiagang wieder aufzubauen.

Rund 250 000 Tonnen Eisen, Stahl, Elektroinstallationen, Steuereinrichtungen und Motoren wollen die Chinesen auseinander



Shagang-Arbeiter im Dortmunder Stahlwerk: „Wir werden fleißig sein“

schweißen, demontieren und verpacken. Minutiös wird jede noch so kleine Schraube nummeriert und in große Lagepläne eingetragen. Per Lkw und Binnenschiffen werden die Teile zur Nordsee transportiert, dort auf Ozeanriesen verschifft, um sie schließlich in der Provinz Jiangsu in der Nähe von Schanghai wie in einem gewaltigen Puzzle Stück für Stück zu einem Stahlwerk zusammenzusetzen.

Zuerst wollte ThyssenKrupp-Chef Ekkehard Schulz gar nicht glauben, dass es Mitarbeitern Ende vergangenen Jahres gelungen sein sollte, die alte Stahlschmiede zu verhöckern. Doch für den Stahlkocher Shagang mit seinen rund 7000 Mitarbeitern ist der Erwerb des längst abgeschriebenen ThyssenKrupp-Hochofens ein wahrer Meilenstein.

Rund 4,5 Millionen Tonnen Stahl produziert

das Unternehmen heute. Nach einer Reinstallation der Anlage, jubelte Shagang-Chef Shen Wenrong, „können wir die Kapazität des Werkes um weitere vier Millionen Tonnen erhöhen“.

Entsprechend motiviert gehen die Arbeiter ans Werk – und produzieren mit ihrem Eifer immer wieder Konflikte mit den deutschen Vorschriften. Warum er sonntags nicht arbeiten darf und anderentags auch höchstens nur zehn Stunden, ist für Ingenieur Wu Gangping unverständlich, das deutsche Sozialgesetzbuch folgerichtig ein Produktionshemmnis.

„Wir wollen lieber schneller und härter arbeiten und dafür früher nach Hause“,

erklärt Dolmetscher Ju Xiaojun. Deutschland sei schön, aber leider nicht, wenn man auf einer so gewaltigen Baustelle lebt.

Tatsächlich sind die Umstände, unter denen die Chinesen im ThyssenKrupp-Werk arbeiten müssen, mehr als bescheiden. Mindestens vier Männer teilen sich notdürftig umgebaute Zimmer in den alten Bürogebäuden. Die kargen Kantinen dienen gleichzeitig als Aufenthaltsraum, einziger Luxus: zehn Fernsehgeräte, mit denen via Satellit TV-Programme aus Peking und Hongkong empfangen werden können.

Bier und frisches Obst müssen sie sich von ihrem Taschengeld selbst kaufen, am liebsten bei Aldi, weil's da so billig ist. Mit 50 Euro pro Monat lässt sich nicht viel unternehmen, und zu Hause bei der Familie anrufen will man schließlich auch noch.

Ihr Gehalt liegt, laut Ju, unter dem einer deutschen Putzfrau, es wird in China gleich an die Familien ausgezahlt, zusätzlich gibt es noch einen kleinen Auslandszuschlag.

Doch das alles ändert nichts an der Arbeitsmoral. „Das Projekt“, sagt einer der Ingenieure, „ist wichtig für unser Land. Wir werden fleißig sein, um pünktlich fertig zu werden.“ „Spätestens 2004“, glaubt auch Shagang-Dolmetscher Ju, „wird bei uns der erste Stahl über die Anlage laufen und Tausenden Menschen in der Heimat neue Beschäftigung bieten.“

Mit dem Verkauf des letzten Hochofens an die Chinesen geht in Dortmund unwiderruflich die 160-jährige Ära der Eisen- und Stahlproduktion zu Ende. Angefangen hatte sie 1841 mit dem Industriepionier Hermann Diedrich Piepenstock, der in Dortmund-Hörde das erste Puddel- und

Demontiertes Material  
**250 000 Tonnen**  
entsprechen ungefähr  
**6250 Lkw-Ladungen**  
Abbaudauer  
**bis zu zwei Jahre**  
Arbeitskräfte  
**bis zu 1000 Chinesen**

DER SPIEGEL

Walzwerk errichtete. Zehn Jahre später rauchten auf der Hermannshütte mehr als 50 Öfen, wurden Schienen, Achsen und Räder hergestellt.

Im Jahr 1871 begann in Dortmund die Ära Hoesch. Im Norden der Stadt entstand ein neuer Stahlgigant, der in den sechziger Jahren mit anderen ansässigen Stahlunternehmen verschmolzen wurde und zu Spitzenzeiten (1964) fast 40000 Stahlarbeiter beschäftigte.

Doch selbst Hoesch war der in den siebziger Jahren beginnenden Stahlkrise mit den Billigexporten aus dem Ostblock nicht gewachsen. Nach erbittertem Kampf wurde das Dortmunder Unternehmen 1992 vom Essener Rivalen Krupp geschluckt. Nur sieben Jahre später fusionierte der Essener Traditionskonzern mit dem Düsseldorfer Konkurrenten Thyssen.

Den wesentlich moderneren und effizienteren Stahlwerken von Thyssen in Duisburg hatte Dortmund nichts entgegenzusetzen. Es begann ein schleicher Tod. Werk für Werk und Hochofen für Hochofen wurden stillgelegt.

Was bleibt, ist ein Teil der Thyssen-Logistik, Tausende verlorene Arbeitsplätze und riesige industrielle Brachflächen. Und genau hier, auf den alten Industrieblöcken,



**Chinesischer Demontagegruppe: Bierkauf bei Aldi**

sehen Landesregierung und Stadt in schillernden Visionen bereits das neue Dortmund entstehen. Alles, was modern und hip ist, soll sich nach ihrem Willen demnächst in der ehemaligen Stahlmetropole tummeln: Software und E-Commerce, Medien und Kommunikation, Mikrosystemtechnik und Infotechnologie. Ganz so, als hätte es den Zusammenbruch am Neuen Markt nicht gegeben, und ganz so, als würde es in NRW nicht mindestens ein Dutzend anderer Städte geben, in denen ähnlich hochtrabende Versuche inzwischen kläglich gescheitert sind.

Weißer Yachten sollen nach dem Willen der Planer demnächst über einen neu geschaffenen Phoenix-See gleiten, gespeist auch aus der Emscher, einst eine der schmutzigsten Industriekloaken Europas.

Direkt neben einem Yachthafen sind elegante Häuser für die Macher der New Economy geplant, die in Industriedenkmalen wie der ehemaligen Gebläsehalle des Stahlwerks für ein Jobwunder sorgen sollen.

70000 neue Arbeitsplätze verspricht ein eigens gegründetes Unternehmen mit dem wohlklingenden Namen „dortmund project“. Ein deutsches Silicon Valley. Einziges Problem: Von den Investoren ist auf den insgesamt 206 Hektar großen Industriebrachen trotz gewaltiger Anstrengungen kaum etwas zu sehen. Bisher hat lediglich der örtliche BMW-Händler angekündigt, sein Geschäft in Phoenix zu erweitern.

Und selbst die Finanzierung für den Umbau der Gelände ist nicht gesichert. Rund 217 Millionen Euro Fördergelder sollen Land und EU je zur Hälfte springen lassen. Noch sind die hochtrabenden Pläne nicht einmal so weit ausgearbeitet, dass sie in Brüssel präsentiert werden können.

Bis es so weit ist, erlebt zumindest eine kleine Branche in Dortmund einen ungeahnten wirtschaftlichen Aufschwung: die Asia-Geschäfte. Die mitgereisten Köche decken sich hier täglich ein, mit Zutaten für die heimische Reisküche.

FRANK DOHMEN,  
BARBARA SCHMID