

Hafenwelt

Dortmund

Dortmund Hafen 21

Nr° 1/2024

www.dortmunder-hafen.de



Verkehrswende

Wie der Hafen
zum Gelingen
beitragen kann

KV-Anlage

Ausbau schafft
neuen Raum
für Container

Wärmequelle im Dortmunder Hafen

Deutsche Gasrußwerke:
Klimaneutral bis 2050

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!

Sie halten gerade die erste Ausgabe unseres neuen Hafenmagazins in den Händen. Das neue Heft ersetzt das bisherige DOCK-Magazin und erscheint als Informationsangebot der Dortmunder Hafen AG künftig alle drei Monate (Anfang Februar, Juni und Oktober); aktuell noch sowohl als Print- wie auch als digitale Ausgabe. Die „Hafenwelt“ steht für frische Optik, pointierte Infos sowie einem Fokus darauf, wie sich Dortmunds größtes zusammenhängendes Industriegebiet stetig weiterentwickelt. Wie funktioniert Dortmunds Logistikkreisläufe? Welche Innovationen gibt es im Dortmunder Hafen und was macht ihn zu einem der Zukunftsorte Dortmunds?

Im Laufe des Jahres wird der Dortmunder Hafen 125 Jahre jung und steckt weiterhin voller Ideen für die Zukunft. Wir nehmen dies zum Anlass, in der Ihnen vorliegenden Ausgabe nach vorn zu blicken und eine Reihe spannender Projekte zu beleuchten: So stellen wir unter anderem die Deutschen Gasrußwerke als Wärmequelle für Dortmunder Haushalte vor. Wir beschreiben die Arbeiten für den Ausbau der Umschlaganlage für den kombinierten Verkehr (KV-Anlage am Hafenbahnhof) und wie dadurch die Verkehrsflüsse optimiert werden

können. Zudem erfahren Sie etwas über einen geplanten Schwerlastkran sowie die kürzlich eröffnete Deufol-Academy im Hafen.

Auch Interviews dürfen in der „Hafenwelt“ nicht fehlen. So spricht Dortmunds grüner Landtagsabgeordneter Michael Röls-Leitmann mit uns darüber, warum er für Dortmunds Güterverkehrshafen gerade unter dem Aspekt der Klimawende hervorragende Perspektiven sieht. Unser Blick fällt zudem auf einen gelungenen Auftakt für ein Netzwerk der Unternehmen im Hafen, neue Entwicklungen in der Speicherstraße sowie einen aktuellen Videoclip von DSW21, der Einblicke in den Hafentag eröffnet.

Geben Sie uns unter info@dortmunder-hafen.de gerne eine Rückmeldung, wie Ihnen das neue Magazin gefällt und welche Themen Sie sich für kommende Ausgaben wünschen.

Ein informatives Lesevergnügen sowie einen guten Start in ein glückliches 2024 wünscht Ihnen

Ihre Bettina Brennenstuhl
Vorständin Dortmunder Hafen AG

Nr° 1/2024

INHALT

14

INVESTITION Eine Schwerlastportalanlage soll dem Verpackungsspezialisten Deufol neue Geschäftsfelder erschließen.



6

AUSBAU
Die KV-Anlage bekommt mehr Fläche für Container.

10

INTERVIEW
Der Dortmunder Landtagsabgeordnete Michael Röls-Leitmann zu den Perspektiven des Hafens im Zeichen der Klimawende.

6-9 KV-ANLAGE

Die Bauarbeiten sind in vollem Gange: Im Frühjahr soll die Anlage für den kombinierten Verkehr (KV) um 30.000 Quadratmeter erweitert sein.

10-11 PERSPEKTIVEN

Der Dortmunder Landtagsabgeordnete Michael Röls-Leitmann sieht Dortmunds Hafen auf einem guten Weg zur Klimaneutralität.

13 IMMOBILIE

Die Entwicklungsgesellschaft d-port21 hat ein Interessenbekundungsverfahren für den Verkauf einer Immobilie an der Speicherstraße gestartet.



14-17 GROSSE PLÄNE

Der Transport- und Verpackungsspezialist Deufol will seinen Standort im Hafen zum größten Binnenhub der Deufol-Gruppe bundesweit ausbauen.

18-21 KLIMANEUTRALITÄT

Der Fernwärmelieferant Deutsche Gasrußwerke will bis 2050 klimaneutral werden.

22 NEUES QUARTIER

Digital, modern und lebendig: So soll sich das neue Zukunftsquartier in der Speicherstraße präsentieren. Die Pläne sind weit fortgeschritten.

23 MELDUNGEN

Verein Dortmunder Hafenanlieger mit neuem Vorstand

Videoclip Hafenmeister

Netzwerktreffen

IMPRESSUM

Herausgeber
Hafenwelt Dortmund ist ein Magazin der Dortmunder Hafen AG.
V.i.S.d.P.: Bettina Brennenstuhl, Dortmunder Hafen AG,
Bülowsstraße 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,

Druck:
LD Medienhaus, Feldbachacker 16, 44149 Dortmund

Erscheinung:
Das Hafenmagazin Hafenwelt Dortmund erscheint dreimal jährlich jeweils Anfang Februar, Anfang Juni und Anfang Oktober.



18

ENERGIE
Die KG Deutsche Gasrußwerke GmbH & Co. möchte Dortmund mit noch mehr Fernwärme beliefern.



22

BÜRGERDIALOG
Gespanntes Zuhören beim 14. Bürger(innen)-dialog im Januar zur Entwicklung der Speicherstraße.





Durch die Erweiterung können Containerflächen an anderer Stelle freigezogen und an einem Ort konzentriert werden.

Am Rande des Areals, wo der schlammige Untergrund ans Gelände der von der Container Terminal Dortmund GmbH betriebenen KV-Anlage grenzt, stapeln sich die bunten Kisten von Mediterranean, Magellan, Maersk und Co. Es regnet aus blau-grauem Himmel und fast ist man erstaunt, dass so reger Verkehr herrscht. Ein Lkw nach dem anderen nutzt die Einfahrt an der Franz-Schlüter-Straße und bringt das, was man eigentlich auch Geschäftsgrundlage nennen könnte – nämlich Erdreich.

Seit Ende August sind die Bauarbeiten in vollem Gange, ab Ende Frühjahr dieses Jahres soll die am Hafenbahnhof beheimatete Umschlaganlage für den kombinierten Verkehr, kurz KV-Anlage, um eine rund 30.000 Quadratmeter große Depotfläche für Container, Sattelaufleger und Wechselbrücken erweitert sein – auf insgesamt dann 100.000 Quadratmeter. Das CTD betreibt die KV-Anlage seit 2016 parallel zum Containerterminal an der Kanalstraße. Sie verfügt über vier rund 730 Meter lange Gleise, zwei Kräne und eine Terminalzugmaschine. Trimodaler Containerumschlag über Wasser, Gleis und Straße an der Kanalstraße, bimodaler über Gleis und Straße an der Franz-Schlüter-Straße. Mit der Erweiterung, so eine Einschätzung, habe das CTD das Potenzial, die maximale Kapazität der Anlage von 150.000 umgeschlagenen Ladeeinheiten jährlich zu erreichen.

Ein Ausbau und ein Statement: „In der Logistik darf man nie auf der Stelle stehen“, sagt Kristina Rummeld, Bau- und Projektleiterin des Geländeeigners DSW21. „Das CTD und wir machen uns immer Gedanken darüber, wie wir unseren Standort wettbewerbs-

Auf Expansionskurs

DSW21 baut die Umschlaganlage am Hafenbahnhof aus.
Es entsteht Platz für Container und Raum für weitere Geschäfte.

fähig halten können.“ Dabei spielt sicherlich eine Rolle, dass im benachbarten Hamm ebenfalls ein Container-Terminal entstehen soll. Für Kristina Rummelt ist der Ausbau der KV-Anlage die dritte große Baumaßnahme, die sie in enger Zusammenarbeit mit der Duisburger Hafen AG durchführt. „Wir kennen uns weltweit aus mit dem Bau von Container Terminals“, sagt Robert Beer von Duisport Consult. Solch eine Expertise nutzt man gerne.

Etwa vier Millionen Euro Baukosten investieren die DSW21 dafür, dass das CTD auf der nun erweiterten Fläche Container abstellen kann, die sonst aus Platzgründen auf mehrere Orte im Hafeneareal verteilt waren. „Damit optimieren wir den Verkehrsfluss“, so CTD-Geschäftsführer Torsten Schütte, die Anlage ermögliche eine deutlich bessere Flächenbewirtschaftung. „Insofern machen wir durch die Erweiterung einen großen Sprung nach vorn“, sagt Torsten Schütte. Eine Erweiterung, die DSW21 aus eigenen Mitteln ohne Zuschüsse vom Bund finanziert, weil reine Abstellflächen nicht zuschussfähig sind. Kosten, die

allerdings in die Pacht des Betreibers einfließen – also des CTD.

Das Baubüro vor Ort ist in einem Baucontainer in einem Geländewinkel an der Franz-Schlüter-/Ecke Lindberghstraße untergebracht. Projekt- und Bauleitung, die Bauüberwachung, Bodengutachter, Schachtmeister – hier

30.000

weitere Quadratmeter
Depotfläche für
Container, Sattelaufleger
und Wechselbrücken
kommen dazu.

tauschen sie sich aus. Gewerketreffen könnte man fast sagen. Kettenbagger und Raupe sowie fünf Walzen verteilen und festigen draußen die angelieferte Erde. Arnd Basmer, Bauleiter der ausführenden Firma Gehrken, schätzt, dass etwa 100.000 Tonnen Erde angeliefert werden müssen, um das Gelän-

de zu nivellieren. „Teilweise beträgt der Höhenunterschied sechs Meter“, sagt er. Eine 3,50 Meter hohe Wand zur Franz-Schlüter-Straße hin soll den Grund abfangen. Wo bekommt man eine solche Menge Erdreich her? „Aus der Umgebung“, so Arnd Basmer. Ausgrabung, der anderswo anfällt. „Im Idealfall“, ergänzt Dennis Kinert vom Ingenieurbüro Bramey.bünermann, „fahren wir ihn direkt von Baustelle zu Baustelle.“

Eine drei Hektar große Fläche hält meist besondere Aufgaben parat. Zu den wetterbedingten Schwierigkeiten gehört der Regen. „Wir mussten den Boden schon zwei Mal kalkan, um Feuchtigkeit rauszuziehen und die Tragfähigkeit zu verbessern“, merkt Schachtmeister Volker Ahrens an. Frost wäre ebenfalls nicht schön, schon klar. Nicht ganz überraschend indes ist der Fund einer amerikanischen 250-Kilo-Bombe. Rummeld: „Wir wussten von drei Verdachtspunkten aus dem Blindgängerkataster, die es zu untersuchen galt. Einer war heiß. Bombenfund am 11. Oktober 23.“ Bodengutachter Symeon Papadopoulos der Firma HYDR.O aus Aachen war dabei, als der Sprengkörper gefunden wurde. „Die Bombe lag sechs Meter tief“, sagt er. Erste Ausschachtungen vorsichtig mit schwerem Gerät, dann zum Schluss händisch, bis der Zünder frei lag.

Am späten Nachmittag schließlich war der Sprengkörper entschärft und abtransportiert. Weitere Untersuchungen des Untergrundes, auf dem jahrzehntelang ein Asphaltwerk wirtschaftete, hätten keine relevanten Rückstände oder Ausgasungen ergeben. Papadopoulos ist es auch, der Bodenproben von der angelieferten Erde nimmt, bevor sie eingebaut wird. Im Fokus steht momentan die Entwässerungsplanung. Es wurde festgestellt, dass das Kanalsystem an einigen Stellen marode ist. Dennis Kinert: „Wir wollten Kanäle daran anschließen, es ist aber an manchen Stellen unmöglich. Hier müssen wir umplanen.“



Moderne Logistik: Die KV-Anlage an der Franz-Schlüter-Straße im Hafen verfügt über Anschluss an Straße und Schiene.



Gemeinsame Arbeit an der Erweiterung: Symeon Papadopoulos, Arnd Basmer, Volker Ahrens, Robert Beer, Kristina Rummeld und Dennis Kinert (v.l.).

Sechs, sieben Leute auf der Baustelle, später werden es 70 CTD-Mitarbeiter sein, die den Gesamtterminalbetrieb sicherstellen. Eigentlich wenig für eine Fläche von 100.000 Quadratmetern, denkt man sich. „So ist das in der Logistik“, konstatiert CTD-Chef Torsten Schütte, „relativ wenig Personal auf großer Fläche.“ Man dürfe allerdings nicht vergessen, dass große und personalintensive Unternehmen wie Ikea, Tedi oder Amazon ihre Waren oder zumindest einen Teil davon über das Dortmunder Areal am Hafen beziehen. Und das vergleichsweise umweltfreundlich. „Bei uns fährt der Lkw nur die letzte Meile zum Kunden“, so Torsten Schütte. Die Ware erreicht die Logistikkreuzung Dortmund über die Schiene und den Kanal.

Keine Überraschung, dass er die momentane wirtschaftliche Situation unter dem Zeichen der Inflation vorsichtig bewertet. „Wir sind abhängig vom Konsumverhalten der Leute“, meint Torsten Schütte. Längerfristig allerdings sieht er nicht schwarz. Lkw-Maut, CO₂-Bepreisung: „Das alles wird zunehmen.“ Der Güterverkehr werde sich daher mehr und mehr von der Straße auf die Schiene und das Wasser verlagern. „Wir haben die Infrastruktur dafür – vor dem Hintergrund wird unser Geschäft immer attraktiver.“

Der Ausbau sowie der Transfer der Container von nun freiwerdenden Abstellflächen ordnen die Verkehre im Hafen neu. Zum einen wird die Hauptzufahrt auf die KV-Anlage an die Ecke Lindbergh-/Franz-Schlüter-Straße verlegt.

Damit verbunden ist eine Umkehr der Fahrtrichtung. „Wir können dann auf eigenem Gelände stauen“, erklärt Kristina Rummeld, „so vermeiden wir Staus auf der Straße.“ Das Freiziehen der Ausweichfläche gegenüber des CTD an der Kanalstraße freut Bettina Brennenstuhl, Vorständin der Hafen AG, ebenfalls: „Für die Nachfolgenutzung sind wir in Verhandlungen mit einem Unternehmen aus der Baustoffbranche.“ Zukunftsmusik, aber nicht mehr lange.

Selbst wenn Regen und Frost die Baustelle ruhen lassen: „Wir können immer reagieren“, kündigt Arnd Basmer von Tiefbau Gehrken an. Das Unternehmen ist ebenfalls in Hafennähe beheimatet. „Wir sind also dicht dabei“, sagt er, „zur Not müssen wir in zwei Schichten arbeiten.“

„Aufs Binnenschiff setzen“

Der Dortmunder Michael Röls-Leitmann (26, Fraktion Bündnis 90/ Die Grünen), Mitglied im nordrhein-westfälischen Landtag, zur Rolle des Dortmunder Hafens im Zeichen der Energiewende.



Herr Röls-Leitmann, als Abgeordneter des NRW-Landtages in Düsseldorf liegt ein Schwerpunkt Ihrer Arbeit ausge-rechnet in der Verkehrspolitik, die allgemein als schwieriges Politikfeld gilt. Was reizt Sie daran?

Verkehrspolitik hat mich schon immer fasziniert. Insbesondere die Logistik. Es geht um die Frage, wie der Güter- und Warentransport zwischen Verkehrsträgern gestaltet werden kann, ohne die Lebensqualität von Menschen zu beeinträchtigen. Die Schnittmengen mit der Wirtschaft sind riesig. Als Mitglied im Verkehrsausschuss und energiepolitischer Sprecher meiner Fraktion im Ausschuss für Wirtschaft, Industrie, Klimaschutz und Energie kann ich in meiner politischen Arbeit beide Bereiche gut miteinander verzahnen. Häfen werden auch künftig bei der Sicherung der Rohstoff- und Energieversorgung eine wichtige Rolle spielen, zum Beispiel beim Import von Wasserstoff.

Der Güterverkehr wird aber nach wie vor von der Straße dominiert. Lkw machen 74 Prozent des Transports aus, die Bahn rund 18 Prozent, das Binnenschiff rund 7 Prozent...

... und bei der Autobahn GmbH stapeln sich die Anträge für weitere Schwervertransporter. Die Straßen sind aber jetzt schon zu, auch die Bahn ist am Limit. Ein Grund mehr, bei Transporten von den für NRW wichtigen Seehäfen wie Antwerpen und Rotterdam ins Hinterland auf das Binnenschiff zu setzen, das ganz andere Transportmengen hat und mit Blick auf die angestrebte Klimaneutralität unter dem Strich deutlich klimafreundlicher ist. Schon deshalb liegt es nahe, Rahmenbedingungen dafür zu schaffen, dass Häfen sich auf

die Veränderungen bei den transportierten Gütern einstellen können. Die Voraussetzung dafür ist der Aufbau einer hinreichenden Infrastruktur. Dazu gehört auch die Verfügbarkeit von Flächen.

Welche Rolle kann Dortmunds Hafen bei der Energiewende spielen?

Dortmunds Hafen hat großes Potenzial, neben seiner Funktion als klassischer Güter- und Warenversorger für Dortmund und die Region künftig auch eine wichtige Rolle beim Ausbau der Windenergie in Nordrhein-Westfalen zu spielen.

Können Sie das konkretisieren?

Für den Zubau der Windenergie sind zahlreiche Schwerverlasttransporte notwendig. Ein Großteil des Transportweges kann künftig vom Binnenschiff übernommen werden. Dazu passt beispielsweise die jüngste Investition von Deufol in einen Schwerverlastkran für den Anlagenumschlag gut ins Bild. Hinzu kommt der Abtransport von alten Teilen, denn die Anlagen müssen von Zeit zu Zeit erneuert werden. Dortmunds Hafen verfügt über Unternehmen, die seit vielen Jahren mit hohem Know-How in der Recyclingwirtschaft tätig sind. Sie könnten sich weitere Märkte erschließen. Dortmunds Hafen hat gute Voraussetzungen, zu einem Dreh- und Angelpunkt der Kreislaufwirtschaft zu werden und durch die gute Anbindung an die Schiene und die Wasserstraßen auch seine Rolle in der Verkehrswende weiter zu stärken.

Welche Rolle könnte Dortmunds Hafen bei der Versorgung mit Wasserstoff spielen?

Wasserstoff wird insbesondere für die Industrie und die Sektoren benötigt, die nicht auf Produktion mit Strom umstellen können. Für den Import von Wasserstoff bestehen bereits Planungen für verschiedene Pipeline-Projekte. Ergänzend wird sicherlich auch dem



Michael Röls-Leitmann

... studiert an der TU Dortmund Raumplanung. 2022 zog er für die Grünen in den NRW-Landtag ein. Er ist stellvertretender Vorsitzender der Grünen-Landtagsfraktion und sitzt unter anderem im NRW-Verkehrsausschuss sowie im Ausschuss für Wirtschaft, Industrie, Klimaschutz und Energie. Dort hat er die Sprecherrolle für die Themenfelder Klimaschutz und Energie für seine Fraktion inne.

Binnenschiff eine gewisse Rolle beim Import von Wasserstoffderivaten zu bekommen. Es passt gut ins Bild, dass Dortmunder Energie- und Wasserversorgung (DEW21) jetzt ausgerechnet im Hafen Dortmunds erste Anlage zur Herstellung von Wasserstoff errichten.

Herr Röls-Leitmann, neben Ihrer Arbeit in den Ausschüssen engagieren Sie sich in der Parlamentariergruppe „Binnenschiff“, die sich Mitte 2023 im NRW-Landtag konstituiert hat. Was hat es damit auf sich?

NRW ist das Binnenschiffahrtsland Nummer eins. Wir verfügen über rund 720 Kilometer Wasserstraßen und liegen im Schnittpunkt wichtiger europäischer Wasserwege. Die Industrie ist ganz besonders auf die Anlieferung per Binnenschiff angewiesen. Hochseehäfen wie Hamburg und Bremerhaven haben beispielsweise ihre eigenen Interessen. Die sind nicht unbedingt deckungsgleich mit denen von NRW. Unsere Parlamentariergruppe hat das Ziel, den Interessen von NRW gegenüber dem Bund mehr Nachdruck zu verleihen. Wir setzen uns fraktionsübergreifend zusammen und wollen mit einer Stimme sprechen.

Um welche Themen geht es und wie erreichen Sie den Bund?

Die Themen reichen beispielsweise von der Schleusenreparatur über Kanal-Ausbaumaßnahmen bis hin zu Fragen der Finanzierung. Die Mitglieder unserer Parlamentariergruppe tragen die Anliegen über ihre Kontakte direkt in die jeweiligen Bundestagsfraktionen hinein. Ein wichtiges Thema sind auch Prioritäten für Baumaßnahmen. Zudem hat NRW 2023 und 2024 den Vorsitz der Verkehrsministerkonferenz inne. Das NRW-Verkehrsministerium setzt hier auch die Stärkung der Binnenschiffahrt.

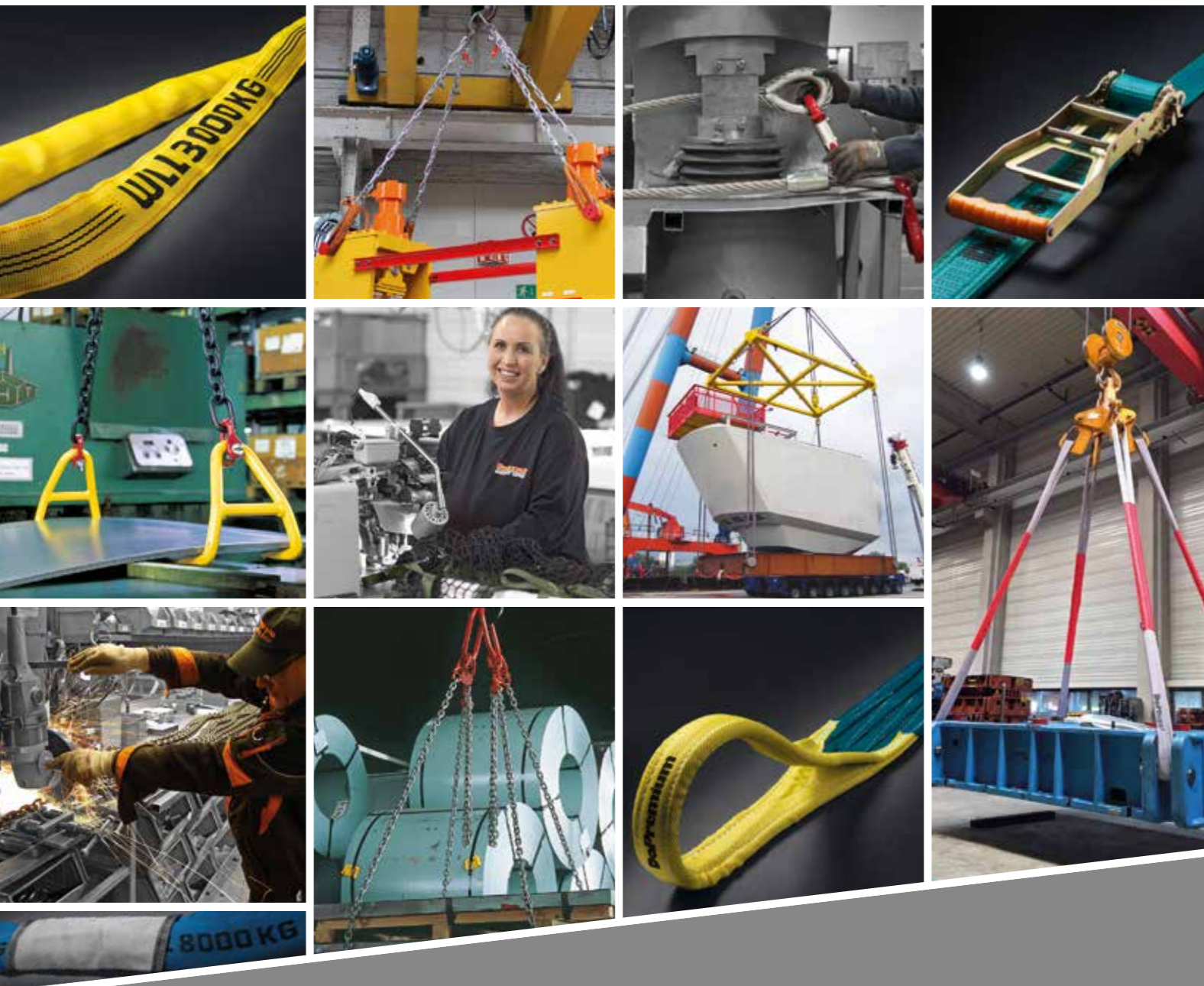
Dortmunds Hafen ist vom Land NRW als „landesbedeutsam“ klassifiziert. Was bedeutet das konkret?

Die Einstufung hat quasi eine Schutzfunktion für den Hafen. Sie bringt zum Ausdruck, dass bestimmte Flächen ausschließlich als Güterverkehrszentrum zu nutzen sind. Diese Flächen sind planerisch zu sichern und dürfen für keine Nutzung gebraucht werden, die der Entwicklung des Hafens entgegenstehen oder in Konkurrenz zu ihr treten – beispielsweise Wohnungsbau. Es geht darum, den Bestand des Hafens zu sichern, jetzt und für die Zukunft.

Wie nahe kommt Dortmunds Hafen der von Ihnen skizzierten Blaupause eines Energiehafens?

Ich sehe hier ganz klare Entwicklungen hin zu einem klimaneutralen Hafen, mit zukunftsweisenden Konzepten und Partnerschaften in die Stadt und Region hinein. Ich freue mich sehr, dass unser Hafen so wegweisend nach vorne geht und damit auch Dortmund insgesamt dabei unterstützt, die Transformation zu schaffen. Von Recyclingwirtschaft über autonomes Fahren oder den multimodalen Umschlag von Gütern aller Art: Hier ist einiges möglich und ich bin gespannt, wo wir in zehn Jahren stehen werden.

Sicher heben. Sicher transportieren.



Dolezych EINFACH SICHER

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

www.dolezych.de

Immobilie mit Zukunft

Ein leerstehender Gebäudekomplex an der Speicherstraße soll mit neuem Leben gefüllt werden. Dazu wird nun ein Käufer gesucht.

Die frühere Industriehalle von Knauf Interfer im Westteil des Dortmunder Hafengebietes ist bis auf das Stahlskelett abgerissen. Geblieben ist die davor liegende Häuserzeile an der Speicherstraße 41 bis 45. Das langgezogene Ziegelgebäude steht aktuell leer und wird durch einen Bauzaun gesichert. Das soll sich ändern: Die Immobilie soll im Zuge der Quartiersentwicklung an einen Investor veräußert und wieder mit Leben gefüllt werden.

Zur Realisierung des Vorhabens hat die Entwicklungsgesellschaft d-Port 21 in enger Abstimmung mit der Stadt Dortmund ein Interessenbekundungsverfahren gestartet. Das Verfahren sei losgelöst von den Überlegungen, möglicherweise die Dortmunder Fachhochschule (FH) zum Hafen zu verlagern, teilt d-Port21 mit. Aufgrund seiner architektonischen Besonderheit sei für diesen Gebäudekomplex eine besondere Vermarktungsform notwendig.

Dabei hatten Interessenten die Möglichkeit, bis zum 15. Januar 2024 zunächst indikative (unverbindliche) Angebote einzureichen. Es ist die erste Phase des Verkaufsprozesses und dient hauptsächlich dazu, den Kreis der Bieter enger ziehen zu können und geeignete Kandidaten in die nächste Phase einzuladen. Gesucht wird ein Käufer mit einem innovativen und Modernisierungs- und Nutzungskonzept.

„Mit einem Interessenbekundungsverfahren ist schon für viele Objekte an der südlichen Speicherstraße eine erfolgreiche Vermarktung und qualitätssichernde Entwicklung der Bestandsgebäude gelungen. Daher wollen wir bei diesem Gebäudekomplex auf dem



Gesucht wird ein Käufer, der ein innovatives Konzept für Modernisierung und Nutzung mitbringt.

nördlichen Areal einen ähnlichen Weg gehen“, sagt Ludger Schürholz, Projektberater bei d-Port21. Grundlage bleibe der 2020 vom dänischen Architekturbüro Cobe vorgelegte Entwurf – unabhängig davon, ob an der Speicherstraße das geplante Digitalquartier oder ein FH-Neubau mit einem Campus entsteht.



Ludger Schürholz, Projektberater bei d-port21.

Zwischen den Schienen der Hafenbahn (Dortmunder Eisenbahn) und der Speicherstraße gelegen, verfügt der Gebäuderiegel, in dem zuletzt kleinere Autowerkstätten untergebracht waren, Schätzungen zufolge über rund 1.500 Quadratmeter Brutto-Grundfläche – plus gut 1.300 Quadratmeter Grundstück. Vor dem Einzug neuer Mieter muss die aus mehreren Teilen bestehende Immobilie entkernt und modernisiert werden.

Mit ihrem Fortbestand bleibt auch die Erinnerung an alte Hafenzeiten bestehen: Das Gebäude weise in weiten Teilen zeittypische Merkmale des Ziegel-expressionismus der 1920er Jahre auf, teilt d-Port21 mit. Es soll aufgrund seiner Architektur und industriellen Geschichte erhalten bleiben. Der viele Jahrzehnte alte Komplex war in früheren Jahren Sitz einer Speditionsgesellschaft sowie weiterer Firmen.

Schwergut per Wasserstraße

Deufol baut seinen Standort am Dortmunder Hafen aus – und investiert in Mensch und Material.



Standortleiter Alexander Reese: Deufol im Dortmunder Hafengebiet soll zum größten deutschen Binnenhub der Deufol-Gruppe werden.

Der weltweit agierende Verpackungsspezialist nimmt im Spätherbst 2024 eine neue Schwerlastportalanlage in Betrieb, zudem geht bereits im Februar 2024 das konzern-eigene Schulungszentrum Deufol Academy an den Start.

Bis zu 100 Tonnen wird der neue Kran auf und von Schiffen heben können, bis dato waren es lediglich 25 Tonnen. „Die Anlage wird neue Geschäfte generieren und dabei helfen, mehr Güterverkehr über den Kanal abzuwickeln und die Straßen weiter zu entlasten“, sagt Deufol-Standortleiter Alexander Reese. „Denn die Fahrbahnen werden maroder, und es wird immer schwieriger, Genehmigungen für Schwerttransporte zu bekommen“, erklärt er.

Ab Herbst könne dann auch schweres und sperriges Gerät wie Turbinen, Teile für Windkraftanlagen, Generatoren und Pressen auf dem Schiff verladen werden. Anlagen, die derzeit – sofern sie aus dem östlichen Ruhrgebiet oder aus dem Sauerland kommen – noch quer durch das Ruhrgebiet bis zu den Verladestellen nach Wesel oder Gelsenkirchen gefahren werden müssen.

Gleichzeitig geht die Investition mit dem Vorhaben einher, die Betriebsfläche an der Überwasserstraße 3 im Dortmunder Hafen zu erweitern. „Wir sind dazu in Gesprächen mit der Stadt“, sagt Alexander Reese. Passend dazu gebe es bereits eine Anfrage, ob Deufol für den so genannten Sümlink, jene 700 km lange geplante Stromtrasse, über die Energie quer durch die Republik von der Nordsee bis nach Bayern transportiert werden soll, 550 bis 60 Tonnen schwere Kabeltrommeln umschlagen könne.

Anlieferung per Binnenschiff, Lagerung und Feinverteilung per Lkw vom Hafen aus. Der Deufol-Standort im Dortmunder Hafengebiet,



E-Mobilität für Dortmund

WIR MACHEN'S EINFACH
www.21.de

einer von 90 weltweit, soll der größte Binnenhub der Gruppe innerhalb Deutschlands werden. „Geplant ist, dass die Warenströme der Kunden komplett über uns laufen“, sagt Alexander Reese. Zulieferer schicken Komponenten direkt zu Deufol, die Logistiker lagern, verpacken und bringen die Teile anschließend auf den Weg – bevor sie dann an Ort und Stelle vom Auftraggeber zusammengebaut werden. Alexander Reese: „Der Kunde spart so Lagerfläche und die üblichen Prozesse wie beispielsweise den Wareneingang und den Wareneingang. Auch die Verpackung übernimmt Deufol – und auch dabei würden Transportwege eingespart.“

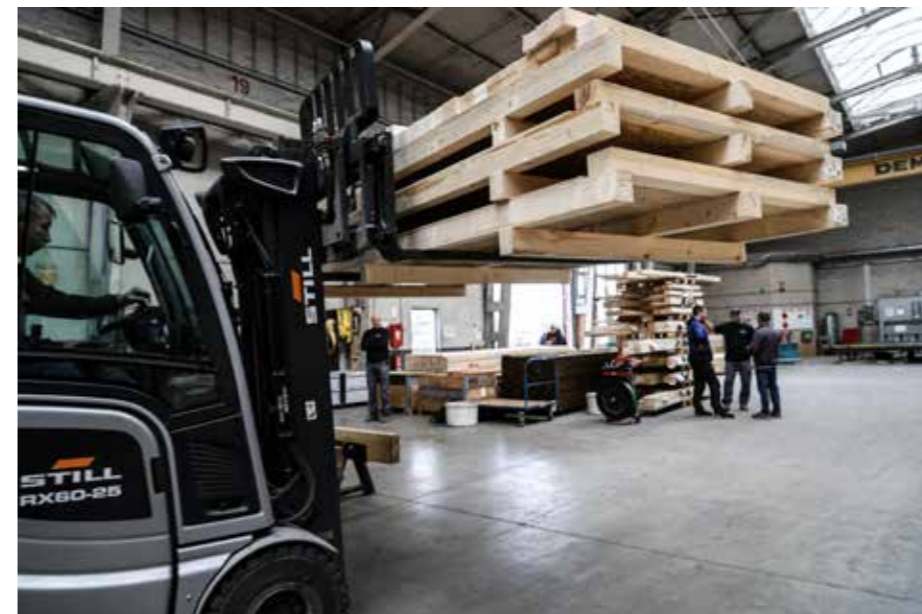
Der Hafenanrainer etabliert sich noch auf einem weiteren Gebiet. Mit der

Deufol Academy ist hier ein bundesweites Ausbildungszentrum entstanden, in dem die Gruppe Aus- und



Weiterbildung in den Bereichen Verpackung, nachhaltige Logistik und Digitalisierung konzentriert. Von hier aus sollen in Absprache mit der Industrie- und Handelskammer (IHK) Dortmund zwei Ausbildungsberufe etabliert werden: der des Fachlageristen sowie der Ausbildungsberuf „Fachkraft für Lagerlogistik“.

Christian Mäckel steht in einem der



Der Verpackungs- und Transportspezialist Deufol möchte die Warenströme seiner Kunden möglichst komplett bündeln.

Schulungsräume. Kappsägen, Nagel-tische, verschiedene Kistentypen bilden das Mobiliar ab. „Dabei gehören die Bereiche Verpackung, Konstruktion und Produktion genauso zu den Lehrinhalten wie Gefahrguttraining im Zusammenhang mit Staplern, Kränen und Ladungssicherung“, zählt der Academy-Leiter auf.

Einen weiteren Punkt macht Deufol bei der Innovationsforschung: „Wir sind beispielsweise dabei, Stahlnägel durch Holznägel zu ersetzen und möchten, wo es machbar ist, alternativen Materialien den Vorzug vor Kunststoffen geben“, sagt Christian Mäckel. Ab Februar 2024 sollen in der Deufol-Academy dann im zweiwöchigen Rhythmus Schulungen stattfinden für die insgesamt 648 Deufol-Verpacker – plus der Sub- und Leiharbeiter. Hinzu kommt die simultane Übersetzung des Lehrstoffs für die Mitarbeiter an den Standorten in Belgien, Frankreich, Tschechien, Ungarn oder Polen.

Sich kennenzulernen und zu netzwerken werde immer wichtiger. „Wir leben alle vom Ideenaustausch“, meint Christian Mäckel. Solch eine Academy, die Mitarbeitende von der Ausbildung bis zur Spezialisierung begleite, spiele eine große Rolle bei der Identifikation mit dem Unternehmen. Christian Mäckel: „Unsere Leute sollen mit Deufol groß werden.“ Und sie sollen möglichst im Unternehmen bleiben. Er selbst ist das beste Beispiel dafür: Der 43-jährige Academy-Leiter arbeitet bereits seit 24 Jahren im Unternehmen.



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

t: 0231.930-94 02 • www.dokom21.de

Was liegt näher... **DOKOM21**



Zwei Drittel der für die Produktion benötigten Rohstoffe werden per Schiff angeliefert.

Woher Dortmunds Fernwärme kommt

Die KG Deutsche Gasrußwerke (DGW) GmbH & Co. will Öl aus nachwachsenden Rohstoffen zur Rußherstellung nutzen. Obendrein sollen die Fernwärmekapazitäten ausgebaut werden.

„Bereits jetzt decken wir zehn Prozent des Wärmebedarfs der Stadt ab, wollen aber die Wärmelieferungen gerne verdoppeln“, stellt Peter Hartmann, Geschäftsführer der DGW, fest. Vor fünf Jahren investierten die DGW etwa fünf Millionen Euro in zwei Wrasen-Kondensatoren. Nun sind es bereits drei, mit deren Hilfe bis zu 130 Grad Celsius heißes Wasser erzeugt wird, das über das Fernwärmenetz als Energieträger Dortmunds Verbrauchern zur Verfügung steht. Energiehaltiges Restgas der Rußproduktion wird außerdem in Nachverbrennungsanlagen verstromt. So werde der Eigenbedarf gedeckt und weiterer Strom in das Stromnetz der Dortmunder Energie- und Wasserversorgung (DEW21) eingeleitet.

Die Unternehmen sind also stark vernetzt – zum Nutzen beider. „Die Zu-

sammenarbeit mit DEW21 ist hervorragend“, hebt Siegfried Moritz, Finanzchef der DGW, hervor. „DEW21 ist Ideen gegenüber sehr aufgeschlossen“, fügt Peter Hartmann an. „Der Energieversorger setzt sie schnell um und macht selber Vorschläge.“ Man sei ständig auf der Suche nach Verbesserungen, tausche sich über Probleme und Potenziale aus. Dabei gehe es nicht immer um den großen Wurf, „aber wir gucken überall, wo wir noch Fernwärme herausziehen können“. Rein kaufmännisch betrachtet sei der Verkauf der Fernwärme ein Instrument der Arbeitsplatzsicherung für die Gasrußwerke, ein zweites Standbein. Und das in der Chemieindustrie.

Seit 1994 bezieht die Stadt schon Fernwärme von den Gasrußwerken. Moritz: „Wir haben mit der Erweiterung der An-

lage um zwei Kondensatoren auf drei bereits aufgesattelt. Zu einer Zeit, da andere Kommunen erst anfangen, sich für Fernwärme zu interessieren.“ Eine Folge des Ausbaus sei, dass der Partner DEW21 das fossile Kraftwerk an der Weißenburger Straße 2022 abschalten konnte. Ein großer Schritt hin zur Klimaneutralität in Dortmund, weil mit der Schließung jährlich etwa 45.000 Tonnen CO₂ eingespart würden. Und die Wärme, die früher als Dampf über die Schornsteine in die Atmosphäre abgegeben wurde, gehe nicht mehr verloren. „Unsere Produktionswärme hat das Kraftwerk überflüssig gemacht, sie ist unsere ‚Sowieso-da-Energie‘.“ Sowieso da, weil die DGW sieben Tage die Woche 24 Stunden am Tag produzieren und damit im Wortsinn immer nutzbare Energie anfällt.

WÄRME LEBEN.

Wir sind natürlich dabei!



Mit uns macht ihr es euch gemütlich – wir versorgen rund 300.000 Haushalte mit Wärme und Energie.

DEW21

Gegründet worden sind die DGW 1936 zur Herstellung von Rußen für die industrielle Verwendung am Dortmunder Hafen. „2022 lag unsere Produktionsmenge bei 110.000 Tonnen, wovon 90 Prozent in die Reifenindustrie gingen“, erklärt Geschäftsführer Peter Hartmann. Zehn Prozent seien Spezialruße zur Herstellung von Druckerfarben und Kosmetik. Ruß, in diesem Fall die Sorte Carbon Black, ist dazu geeignet, dem Reifengummi bestimmte Eigenschaften zu verleihen wie zum Beispiel Haltbarkeit und Elastizität.

Die DGW bieten 20 verschiedene Ruße, vom Fahrrad- über Traktor- und Renn- bis hin zum E-Auto-Reifen. Überhaupt: „Alles, was schwarz ist, ob Druckerfarben oder Kunststoffteile oder Lacke – nichts kommt ohne Ruß aus“, sagt Peter Hartmann. Der Umsatz des Unternehmens, das über 160 Mitarbeiter beschäftigt, lag zuletzt bei 250 Mio. Euro. Apropos Mitarbeiter: „Wir suchen noch Auszubildende“, so der 53jährige, „als Elektroniker, Industriekaufleute, Chemikanten und Fachinformatiker.“

Und ja: Bei der Produktion – einfach erklärt eine durch Wasser abgelöschte unvollständige Verbrennung eines Öl-/Sauerstoffgemischs, bei der der Ruß entsteht – wird natürlich CO₂ emittiert. Mit 300.000 Tonnen jährlich auch nicht wenig. Reine Chemie und nicht zu ändern, wenn man Ruße haben will. „Wir sind Karbon per Definition“, sagt Moritz, „aber auch Elektromobile brauchen Reifen. Wir wollen helfen, fossile Brennstoffe an anderer Stelle einzusparen – siehe das Kraftwerk Weißenburger Straße.“

Der gesamte Produktionsprozess ist darauf angelegt wiederzuverwerten. Zur Herstellung der Ruße werden keine Erdöle verwendet, sondern Öle, die in Kokereien oder der Chemieindustrie bei deren Produktionsprozessen anfallen. „Es ist immer noch besser, aus Schweröl in einem kontrollierten Prozess Ruß herzustellen, statt es als Schiffsdiesel auf hoher See zu verbrennen“, meint der 53jährige Diplom-Kaufmann. In ein entsprechendes Öl-Lager



DGW-Geschäftsführer Peter Hartmann und Prokurist und Finanzchef Siegfried Moritz (v.l.).

haben die Gasrußwerke zuletzt sechs Millionen Euro investiert. Und nun der nächste Schritt – die Verwendung von recycelten Ölen und Ölen aus grünen Rohstoffen, was den Gasrußwerken demnächst eine ISCC Plus-Zertifizierung für Kreislaufwirtschaft und Bioökonomie beschert. Peter Hartmann: „Wir werden ab 2024 beispielsweise aus Plastik recycelte Öle zur Rußherstellung einsetzen oder auch welches aus Bioquellen. Zum Beispiel Öl, das bei der Auflösung von Hölzern für die Papierherstellung anfällt.“

Sowohl ihm als auch Finanzchef Siegfried Moritz ist klar, dass man sich als reines Karbon-Unternehmen immer ein wenig mehr anstrengen müsse, um einen Beitrag zur Klimawende zu leisten. „Was die Energieeffizienz in unserem Bereich anbelangt“, sagt Siegfried Moritz und überlegt kurz, „sind wir allerdings ziemlich führend auf dem Planeten.“ Die Aufgabe aber bleibt immer dieselbe: mehr Effizienz, mehr Fernwärme, anders produzieren. 2050 möchte man die Klimaneutralität erreicht haben. Die Deutschen Gasrußwerke verlieren die Nachhaltigkeit nicht aus dem Blick. Die Gründung des Unternehmens geschah schon damals auch aus logistischen Erwägungen heraus. „Wir bekommen etwa 75 Prozent unserer Rohstoffe per Schiff“, erläutert Siegfried

Moritz. Auf dem Hof stehen 40-Fuß-Container mit einer Ladung von jeweils 16 Tonnen beziehungsweise 18 Tonnen Ruß und warten darauf, abgeholt zu werden. Raus zum Kunden geht es meist per Lkw. Bei der Auslieferung kämen die Gasrußwerke jährlich auf etwa 7.000 Lkw-Kontakte. „Das wollen wir auf der Rohstoffseite nicht, daher haben wir vier Millionen Euro in einen zusätzlichen Bahnanschluss investiert.“

Der diene der Vorsorge, so sei man bei Niedrigwasser im Rhein unabhängiger bei der Versorgung mit Vormaterial. Die Vorzüge der Anlieferung über den Dortmund-Ems-Kanal lägen auf der Hand. „Ein Schiff kann bis 2.000 Tonnen laden, ein Bahnzug mit 20 Waggons etwa 1.200 Tonnen – und ein Lkw 25 Tonnen“, zählt Peter Hartmann auf, der im November 2022 seinen Job bei den DGW als Geschäftsführer begonnen hat.

Mit dem Chemieunternehmen Orion S.A. (50 Prozent) sowie den Reifenherstellern Continental, Pirelli, Goodyear und Vorwerk (zusammen 50 Prozent) als Anteilseigner sind DG Win der außergewöhnlichen und komfortablen Situation, dass die Gesellschafter gleichzeitig auch Kunden sind. Jedes für sich, aber alle zusammen ein Gemeinschaftsunternehmen.

Das neue Hafen-Quartier

Die Vorbereitungen fürs Digitalquartier an der Speicherstraße sind weit gediehen. Im 3. Quartal 2024 könnte der Bebauungsplan beschlossen werden.

Im Jahr 2019 wurde mit einem europaweiten, städtebaulichen Wettbewerb der Start für die Entwicklung der nördlichen Speicherstraße gesetzt. 2023, gerade fünf Jahre später, liegt der Bebauungsplan für das geplante Digital- und Kreativquartier in den letzten Zügen. Grundlage ist der Entwurf des dänischen Architekturbüros Cobe. „Den wollen wir genauso umsetzen“, sagte Dominik Serfling, Geschäftsführer der Entwicklungsgesellschaft d-port21, beim 14. Bürger(innen)dialog im Januar.

Maßgeblichen Anteil am Bebauungsplan hat das Büro Planquadrat Dortmund, das den Entwurf in Abstimmung mit der Stadt Dortmund und d-port21 in Planungs- und Baurecht überführt. Martin Bauer, Geschäftsführer von Planquadrat Dortmund, stellte noch einmal wesentliche Eckpunkte der Gestaltung vor. Herzstück des lebendigen und auf Digitalität ausgerichteten Quartiers wird die geplante Stahlhalle auf dem früheren Gelände der Firma Knauf Interfer. Insgesamt soll das Areal um zwei (Büro)-Hochhäuser im südlichen und nördlichen Bereich der Speicherstraße ergänzt werden.

Komplettiert wird das Quartier von weiteren Gebäuden, die als Büros, Geschäftsräume und Gastronomie sowie für Bildung, Kultur, Wissenschafts- und Forschungseinrichtungen oder für sportliche und soziale Zwecke genutzt werden können. Möglich sind auch kleinere Läden zur Nahversorgung. Eine Wohnnutzung ist zum Schutz des Hafens als Industriestandort ausgeschlossen. Entlang der Promenade lässt der Bebauungsplan bis zu viergeschossige Bauten zu. Während im mittleren Bereich drei- bis



Dominik Serfling, Geschäftsführer von d-port21, erläutert Zuhörern die Pläne fürs Digitalquartier Speicherstraße.

fünfgeschossige Gebäude entstehen, fällt die Bebauungsdichte in Richtung der Kleingärten luftiger und mit höchstens drei Geschossen kleinteiliger aus.

42

neu gepflanzte Bäume soll das Zukunftsquartier mindestens erhalten.

Zur weiteren Belebung des mit viel Grün und mindestens 42 Bäumen ausgestattete Zukunftsquartiers sollen zwei Aufenthaltsplätze dienen: der „Silo-Platz“ neben dem Raiffeisen-Gebäude sowie ein weiterer an der künftigen Anlegestelle des Partyschiffs „Herr Walter“. Die Speicherstraße soll „hohe Aufenthaltsqualität bekommen

und weitgehend autofrei werden“, wie Birgit Niedergethmann vom Planungs- und Bauordnungsamt betonte. Grundlage sind ein Verkehrs- und ein Mobilitätskonzept, das anstelle oberirdischer Stellplätze zwei Parkhäuser und Tiefgaragen vorsieht.

Mit Offenlegung des Bebauungsplans (vom 22. Januar bis 19. Februar 2024) haben Bürger nochmals Gelegenheit, sich mit Vorschlägen und Anregungen zu beteiligen. Die städtischen Planer gehen davon aus, dass der Bebauungsplan „im 3. Quartal 2024 abgeschlossen“ und dem Rat der Stadt zur Verabschiedung vorgelegt werden kann. Möglicherweise gibt es dann auch Klarheit, ob anstelle des Digitalquartiers die Fachhochschule in den Hafen zieht. Planungsdezernent Stefan Szuggat wünscht sich, dass die Frage „idealerweise im Laufe des Jahres entschieden wird.“



DSW21 wollte es genau wissen und begleitete Max Brandenburger (l.) und Sebastian Koch (r.) von der Dortmunder Hafen AG einen Tag lang bei ihrer Arbeit. Wie für das Videoformat „Schichtwechsel“ üblich, galt es für Moderatorin Maren Meier (M.), im Rahmen des Besuchs eine praktische Aufgabe zu lösen. Dieses Mal ging es darum, Gegen-

stände, darunter auch ein Einkaufswagen, aus einem der zehn Hafenbecken zu bergen. Was das Filmteam beim Blick hinter die Kulissen neben der Bergungsaktion noch alles beobachten konnte, ist ab sofort in der neuen „Schichtwechsel“-Folge in einem rund fünf-minütigen Clip auf dem Youtube-Kanal der Dortmunder Stadtwerke zu sehen.

Netzwerktreffen

Dortmunds Hafen ist für viele Unternehmen ein Standortvorteil. Um diesen zu stärken und auszubauen, fand jetzt ein Netzwerktreffen statt. Der Einladung der Dortmunder Hafen AG folgten rund 40 Vertreter/innen der im Hafengebiet ansässigen Unternehmen in die Deufol Academy.

Neben den Chancen einer verstärkten Zusammenarbeit standen zwei inhaltliche Themen im Fokus. So stellte Dirk von Bracht vom Umweltamt der Stadt Dortmund als Anregung das Modellprojekt „Innovation Business Park Dortmund-West“ vor. Stefan Peltzer von der IHK Dortmund zeigte die Chancen des Projektes „Ways2Work“ auf, bei dem es um betriebliches Mobilitätsmanagement geht. Abgerundet wurde das Netzwerktreffen, das von Philipp Mihajlovic von der B.A.U.M. Consult GmbH moderiert wurde, durch eine Betriebsbesichtigung beim Hafenan-

lieger Deufol West GmbH und einem gemütlichen Ausklang. „Der Auftakt zum Start eines produktiven Netzwerks im Hafen ist aus meiner Sicht gelungen“, freute sich Bettina Brennenstuhl als Vorständin der Dortmunder Hafen AG. „Das Netzwerk lebt von und mit den Unternehmen im Hafen, und das hohe Interesse zeigt den grundsätzlich vorhandenen Bedarf zum Austausch. Wir werden daher in den nächsten Treffen die Themen besprechen, die Unternehmen bewegen und bei denen wir als Hafen AG mit weiteren Partnern Unterstützung leisten können. Dazu zählt der Bereich der Mobilität und des Verkehrs sowie die Zusammenarbeit mit öffentlichen Stellen“. Ein nächstes Treffen ist für das 1. Halbjahr 2024 geplant. Weitere Unternehmensvertreter/innen, die bei der Auftaktveranstaltung verhindert waren, sind herzlich eingeladen, zum Netzwerk dazu zu stoßen, um den Dortmunder Hafen gemeinsam zukunftsfähig zu gestalten.

Hafenanlieger mit neuem Vorstand



Der neue Vorstand besteht aus bekannten Gesichtern im Hafen.

Der Verein Dortmunder Hafenanlieger e.V. hat einen neuen Vorstand gewählt. Im Amt als 1. Vorsitzender wurde Karl-Heinz Keisewitt (M.) von der Dolezych GmbH & Co. KG bestätigt. Als Stellvertreter stehen ihm Torsten Schütte (r.) von der Container Terminal Dortmund GmbH und Thomas Grüner (l.) von der KADDILACK Farben GmbH & Co. KG zur Seite. Der Verein bündelt die Interessen der im Dortmunder Hafen ansässigen Unternehmen und setzt sich unter anderem für Ausbau und Modernisierung der Verkehrsinfrastruktur im Hafengebiet ein.

Dazu steht der Verein im Austausch mit der Stadt Dortmund und betreibt Öffentlichkeitsarbeit. Wechselseitige Unterstützung und Vernetzung werden groß geschrieben: Für die Dauer der Corona-Krise wurde zur Unterstützung der Unternehmen im Hafen eigens eine Onlineplattform geschaffen. Der Verein wurde bereits im Jahr 1952 gegründet.

Verein Dortmunder Hafenanlieger e.V.
finden Interessierte unter
www.hafenunternehmen-dortmund.de



DENKT AN MORGEN.

LUST GEMEINSAM KREATIV ZU WERDEN?

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

VERANSTALTUNGSORT: MÖBELBÖRSE - Zeche Crone 12, 44265 Dortmund

QR-Code scannen und alle Infos zu unseren Workshops und Events in der Möbelbörse erhalten.

