

# Hafenwelt

Dortmund

Dortmund Hafen 21

Nr° 3/2024

[www.dortmunder-hafen.de](http://www.dortmunder-hafen.de)

## Immobilie mit Zukunft

Wie ein historisches Ziegelgebäude neu genutzt werden soll

## Hafen-Geburtstag

125-Jahr-Feier: Gäste zollen Dortmunds Güterverkehrshafen hohe Wertschätzung



# Neues Echolot: Mit dem Auge im Wasser

Wie die Dortmunder Hafen AG für sicheren Schiffsverkehr sorgt

**DACHSER**  
Intelligent Logistics

# Alles auf Lager.

DACHSER Contract Logistics

Mit der intelligenten Kombination von effizientem Warehousing, flächendeckenden Transportnetzwerken und kundenspezifischen Value Added Services bietet DACHSER integrierte Lösungen für Ihre individuellen Anforderungen.

**DACHSER SE**

Logistikzentrum Dortmund • Huckarder Str. 117  
44147 Dortmund • Tel.: +49 231 6551 4005  
sales.dortmund@dachser.com • dachser.de



BETTINA BRENNENSTUHL,  
Vorständin Dortmunder Hafen AG

## Liebe Leserin, lieber Leser!

Im August ist Dortmunds Güterverkehrshafen 125 Jahre jung geworden. Für mich und möglicherweise auch viele Dortmunderinnen und Dortmunder ein Anlass, einmal zu überlegen, was denn der Dortmunder Hafen für jede\*n Einzelne\*n bedeutet. Einige von Ihnen haben möglicherweise in ihrer Dortmunder Grundschulzeit gelernt: Der Dortmunder Hafen ist der größte Kanalhafen Europas. Aber was heißt das konkret, für Dortmund, für die Region aber auch unmittelbar für Sie?

Einige verbinden mit dem Dortmunder Hafen die Möglichkeit, ihre Freizeit am Wasser zu verbringen, Rad zu fahren, am Kanal die Sonne zu genießen oder bei Herrn Walter oder am Umschlagplatz ein kühles Getränk zu genießen.

Für mich ist der Dortmunder Hafen jedoch mehr als nur Freizeitgestaltung. Der Dortmunder Hafen ist das größte zusammenhängende Industriegebiet in Dortmund. Es hat eine regionale, aber durchaus auch überregionale Versorgungsfunktion. In einem Industriegebiet kann 7 Tage die Woche 24 Stunden nonstop gearbeitet werden. Es darf Produktionslärm entstehen oder auch Geruchs- und Staubemissionen. Damit ist ein Industriegebiet für direkt Anwohnende mitunter eine Belastung. Ohne dieses Areal für Umschlag und Produktion wäre Dortmund jedoch um einen wesentlichen Wirtschaftsstandort ärmer. Gleiches gilt für den damit verknüpften Vorteil, dass Güter trimodal transportiert wer-

den können, also über die Wasserstraße, über die Schiene und natürlich auch über die Straße.

Ich sehe dies als Auftrag, gemeinsam mit Ihnen daran mitzuwirken, dass das Industriegebiet erhalten bleibt, für die nächsten 125 Jahre und mehr. Die Entwicklungen an der Speicherstraße können einen Beitrag leisten, die Kernfunktion des Dortmunder Hafens zu stärken. Die Unterstützung für unsere Logistikkreisläufe und der gemeinsame Wille aller, den Dortmunder Hafen zukunftsfähig aufzustellen ist wichtig, damit die zahlreichen Unternehmen im Hafen, auch weiter in Arbeitsplätze, Anlagen und innovative Produkte investieren.

Und das tun sie: sei es die Firma Rhenus mit dem Green Steel Hub, die Firma Deufol mit einem neuen Schwergutkran, die Firma SAZ mit einer Betriebsverlagerung aus einer anderen Stadt nach Dortmund oder die Firma Knauf mit einer deutlichen Erweiterung ihres Betriebs. Das sind nur wenige Beispiele von vielen. Daher möchte ich an dieser Stelle nochmals meinen ausdrücklichen Dank an alle Unternehmen im Hafen richten, die jeden Tag, und das bereits seit Jahrzehnten, die Basis des Dortmunder Hafens bilden.

Eine schöne Herbstzeit wünscht Ihnen

**Ihre Bettina Brennenstuhl**  
Vorständin Dortmunder Hafen AG

# INHALT



## 6

Oliver Krischer, Minister für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes NRW, betont das hohe wirtschaftliche Potenzial des Dortmunder Hafens sowie dessen Engagement für den Klimaschutz.



## 10

Dr.-Ing. Frédéric Kracht mit dem Testschiff ELLA im Dortmunder Stadthafen.

## 12

Die Stadt Dortmund will Platz schaffen für den Neubau des Instandsetzungswerks der DB an der Westfaliastraße.



## 6-9 HAFEN-GEBURTSTAG

Bei der Podiumsdiskussion zur 125-Jahr-Feier hat Dortmunds Güterverkehrshafen viel Wertschätzung erfahren.

**10-11 AUTONOMES FAHREN**  
Dr.-Ing. Frédéric Kracht vom DST-Entwicklungszentrum zum Testschiff ELLA und dessen Einsatz auf dem Dortmund-Ems-Kanal.

**12 FRANZIUSBRÜCKE**  
Die Zeit drängt: Vorbehaltlich der Zustimmung des Stadtrates soll die Brücke an der Franziusstraße im Hafengebiet im Sommer 2025 abgerissen und neu gebaut werden.

**13 NACHHALTIGE LOGISTIK**  
Das Transport- und Logistikunternehmen Dachser will in die E-Mobilität investieren und seine Flotte auf vollelektrische Antriebe umstellen.

**15 GESCHÄFTSBERICHT**  
Trotz eines weiterhin schwierigen Marktumfeldes weist die Dortmunder Hafen AG im Geschäftsjahr 2023 ein solides Ergebnis aus.

**16-17 ICE-WERK**  
Die Arbeiten fürs ICE-Instandsetzungswerk an der Westfaliastraße liegen voll im Zeitplan. Vor Kurzem wurde die Baugenehmigung erteilt.

Rund 500 Menschen sollen nach der Inbetriebnahme 2027 im neuen ICE-Instandsetzungswerk der DB AG arbeiten.

**18-19** NEU-AUSRICHTUNG  
Wie das am Hafen ansässige Unternehmen Dolezych GmbH & Co KG auf die geopolitischen Krisen reagieren will.

**20** AUFSICHTSBOOT  
Mit neuer und moderner Solartechnik ausgerüstet, gewährleistet das Aufsichtsboot der Dortmunder Hafen AG den reibungslosen Ablauf des Schiffsverkehrs.

**21** NEUE NUTZUNG  
Das Dortmunder Unternehmen Julius Ewald Schmitt soll Eigentümer des Gebäudekomplexes an der Speicherstraße 41 bis 45 werden und die Immobilie mit neuen Nutzungen versehen.

**22-23** HAFENSPAZIERGANG 2024  
„Volles Haus“ hieß es beim Hafenspaziergang 2024, bei dem sich über 20.000 Besucher\*innen einmal mehr von den Stärken und der Vielfalt der Logistikkreuzung Dortmund-Hafen überzeugten.



# 20

Das neue Echolotsystem ermöglicht eine noch bessere Messung der Wassertiefe und Ortung möglicher Gefahrenstellen.



# 21

Das mehr als 100 Jahre alte Ziegelgebäude an der Speicherstraße 41 bis 45 steht vor einer neuen Karriere.

## 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, Hansaring 118, 48268 Greven  
**Erscheinung:** Das Hafenmagazin Hafenwelt Dortmund erscheint dreimal jährlich jeweils Anfang Februar, Anfang Juni und Anfang Oktober.

# 22

Wie ein Magnet zogen die Loks der Dortmunder Eisenbahn am Gemeinschaftsstand mit der Dortmunder Hafen AG große und kleine Besucher an.





Podiumsdiskussion  
mit Steffi Neu:

## Nordrhein-Westfalens Häfen – ausreichend Rückenwind für neue Zukunftsaufgaben?

Teilnehmende:

- **Bettina Brennenstuhl**, Vorstandin der Dortmunder Hafen AG und Vorsitzende der Arbeitsgemeinschaft der Häfen in Nordrhein-Westfalen
- **Marcel Lohbeck**, Geschäftsführer des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen e.V. (BÖB) sowie des Vereins für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen e.V. (VBW)
- **Olivier...** Minister für Umwelt, Naturschutz, Verkehr und Energie des Nordrhein-Westfalen
- **...** Geschäftsführer Rhenus P...

# Systemrelevant

Bei der 125-Jahr-Feier des Dortmunder Hafens haben Vertreter aus Wirtschaft und Politik die Zukunftsfähigkeit des Hafens als landesbedeutsame Logistikkreuzung und wichtiges Industriegebiet betont.



**D**er Ort war fast schon symbolisch: Im Festzelt an der Kipperstraße, inmitten des Industriegebietes Hafen, umgeben von Bahngleisen, Hafenbecken und dem gegenüber liegenden Containerterminal, hat die Dortmunder Hafen AG mit geladenen Gästen aus Wirtschaft und Politik das 125-jährige Bestehen gefeiert. Dabei unterstrichen die Festredner einmal mehr die Bedeutung, die Wichtigkeit und die Zukunftsfähigkeit des Dortmunder Hafens.

1899 als Wasserbahnhof der Montanindustrie begonnen, hat sich Dort-

Bei der Podiumsdiskussion: Marcel Lohbeck, Geschäftsführer des Verbandes Öffentlicher Binnenhäfen, Bettina Brennenstuhl, Vorstandin Dortmunder Hafen AG, Oliver Kirscher, Minister für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes NRW und Uwe Oppitz, Geschäftsführer Rhenus Ports GmbH & Co KG (v.l.).



Gespannt verfolgten die Gäste der 125-Jahrfeier den Ausführungen der Redner.

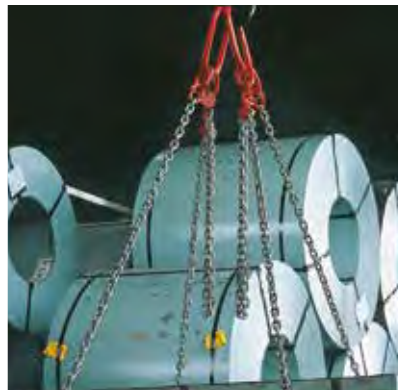
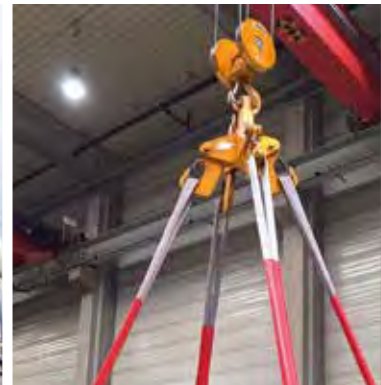
munds Hafen zu einem modernen Logistikzentrum mit hohem Potenzial für Zukunftsprojekte wie die Ansiedlung von Wasserstofftechnologie und die Verkehrswende entwickelt. „Der damalige Entschluss für den Bau des Hafens und des Dortmund-Ems-Kanals waren wesentliche Stellschrauben für die Entwicklung unserer Stadt und für die Anbindung an die Wasserstraßen“, unterstrich Oberbürgermeister (OB) Thomas Westphal in seinem Grußwort. „Der Hafen hat viele Entwicklungen durchgemacht.“

Bettina Brennenstuhl, Vorstandin der Dortmunder Hafen AG, lenkte den Blick auf die rund 160 Unternehmen mit rund 5.000 Mitarbeitern im Industriegebiet Dortmunder Hafen und dankte den dort und bei der Hafen AG Beschäftigten. „Die Unternehmen haben den Hafen mitgeformt“, sagte Bettina Brennenstuhl und betonte die Wichtigkeit der Flächensicherung. „Das Hafengebiet darf sich auch in Zukunft nicht verkleinern.“ Die Investitionen der Unternehmen sprächen für die Zukunftsfähigkeit des Dortmunder Hafens.

Drauf hob auch Dr. Jendrik Suck als Aufsichtsratsvorsitzender der Dortmunder Hafen AG in seiner Begrüßung ab. „Hier findet Wertschöpfung statt wie an keiner anderen Stelle der Stadt“, sagte er. Der Güterverkehrshafen und das damit verbundene Industriegebiet seien „auch künftig zwingend zu schützen und zu erhalten.“ Dazu gehöre die Weiterentwicklung der Infrastruktur – etwa durch die Neuerschließung von Gewerbeflächen wie dem geplanten Industriebereich an der Kanalstraße und dem Vollanschluss der Westfalialstraße an die OWilla. „Ich wünsche mir, dass wir in Dortmund noch mehr über den Hafen sprechen“, führte Dr. Jendrik Suck aus.

Ebenfalls zu den geladenen Gästen gehörte Oliver Kirscher, Minister für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes NRW. In den Häfen beginne die Zukunft, formulierte der Minister – und verwies auf das „hohe wirtschaftliche Potenzial“, das der Hafen für Dortmund, Westfalen und für NRW geschaffen habe. Ging es früher in der Hauptsache um den Transport von

# 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](http://www.dolezych.de)



Kohle und Erzen, lenkte Oliver Krischer den Blick auf die kommenden Jahre und bescheinigte dem Hafen mit Fingerzeig auf klimafreundliche Transportalternativen großes Potenzial für den Umschlag von Komponenten für Windkraftanlagen. „Die Binnenschifffahrt hat die entsprechenden Kapazitäten“, so der Minister, „und ich hoffe, das schlägt sich auch im Dortmunder Hafen nieder.“ NRW sei das „wichtigste Binnenschifffahrtsland in Europa, und die Häfen sind die Entwicklungskerne.“

Bei der anschließenden, von der Journalistin Steffi Neu launig moderierten Podiumsrunde, wurde deutlich, dass die Binnenhäfen mit ihrer Versorgungsfunktion und den politisch gewünschten Beiträgen zur Verkehrs- und Energiewende weitere Unterstützung der öffentlichen Hand benötigen. Das gilt auch für die wasserseitige Infrastruktur. „Die Binnenhäfen sind ebenfalls systemrelevant“, sagte Marcel Lohbeck, Geschäftsführer des Verbandes Öffentlicher Binnenhäfen e.V. (BÖB). „Ohne sie würde die Versorgung zu-



Inbetriebnahme des neuen Rhenus-Hubs: Jann Mühlhoff, Geschäftsführer Rhenus Port Logistics Rhein-Ruhr, Tobias Bartz, CEO und Vorstandsvorsitzender Rhenus Gruppe, Bettina Brennenstuhl, Vorständin Dortmunder Hafen AG, NRW-Verkehrsminister Oliver Krischer, Uwe Oppitz, Geschäftsführer Rhenus Ports, und Michael Petersmann, Geschäftsführer Rhenus Port Logistics Rhein-Ruhr (v.l.).

aufmerksam machte: Es sei wichtig, die Nationale Hafenstrategie der Bundesregierung mit finanziellen Mitteln zu unterlegen, betonte sie.

Neben finanziellen Aspekten warb Marcel Lohbeck als Streiter für die öffentlichen Binnenhäfen zudem für zü-

Ein Weg, den das Land NRW nach Worten von NRW-Verkehrsminister Oliver Krischer bereits eingeschlagen habe. Manche Prozesse seien zu lang, pflichtete er bei. „Aber wir versuchen bereits, Genehmigungsverfahren zu entschlacken.“ Bei der Infrastruktur müsse mehr getan werden, räumte der Minister ein. Das gelte sowohl für die Schleusenanlagen als auch für die Kanalbrücken, die es Binnenschiffen ermöglichen müssen, sie auch mit mehrlagiger Fracht (etwa bei Containern) zu unterfahren.

Umrahmt wurde die Festveranstaltung mit musikalischen Beiträgen der Dortmunder Band „Streetkings“. Zudem konnten sich die Festgäste, darunter Heinrich Böckelühr, Regierungspräsident der Bezirksregierung Arnsberg, sowie die Vorstände von DSW21, Hauptgesellschafter der Dortmunder Hafen AG, bei Hafenrundfahrten einen Überblick über das logistische Potenzial von Dortmunds Waren- und Logistikkreisläufe verschaffen. Die Investitionsbereitschaft der Unternehmen im Hafengebiet wurde am Ende der Festveranstaltung durch die Rhenus-Gruppe verdeutlicht: Sie eröffnete ihren neuen „Green Steel Logistics Hub“, der eine CO<sub>2</sub>-reduzierte Distribution vor allem für Walz- und Flachstahl in der Region Dortmund und dem östlichen Ruhrgebiet ermöglichen soll.



Plausch am Rande: Stefan Schreiber, Hauptgeschäftsführer IHK Dortmund, Dr. Jendrik Suck, Aufsichtsratsvorsitzer der Dortmunder Hafen AG und Dortmunds Oberbürgermeister Thomas Westphal (v.l.).

sammenbrechen“, so Lohbeck. Ihm werde „schwindelig“, wenn er sehe, wie viel Geld im Vergleich die Bahn AG bekomme. Auch die Binnenhäfen benötigten langfristige Finanzierungssicherheit. Ein Punkt, auf den auch Hafen-Vorständin Bettina Brennenstuhl

gige und einfache Genehmigungsverfahren. Wichtig sei, Projekte schnell zur Baureife zu bringen, um sie im Anschluss dann auch zeitnah umzusetzen, so der Tenor, dem sich auch Uwe Oppitz, Geschäftsführer Rhenus Ports GmbH & Co KG, anschloss.

# „Wir wollen die Wettbewerbsfähi

Dr.-Ing. Frédéric Kracht (35), Fachbereichsleiter Autonomes Fahren am DST-Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme e.V., zum Testschiff ELLA.



**H**err Dr. Kracht, bislang konnten nur wenige Dortmunder ELLA fahren sehen. Wann ist mit einem längeren Einsatz von ELLA auf dem Dortmund-Ems-Kanal (DEK) zu rechnen?

Die Taufe der ELLA fand im März 2023 statt. Seitdem liegt das Testschiff im Duisport am Vinckekanal und wird dort auch betrieben. Da das Gebiet um die Schleuse Waltrop am DEK als Testgebiet für die automatisierte Binnenschifffahrt dient, wird die ELLA ab 2025 im Rahmen geförderter Folgeprojekte vermehrt auf dem DEK eingesetzt.

**Leider hatte sich der ursprüngliche Zeitplan für ELLA'S Einsatz auf dem DEK verzögert. Woran hat's gelegen?**

ELLA wurde über das DTW I Förderprogramm „Digitale Testfelder Wasserstraßen“ vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur als Infrastrukturprojekt gefördert. Allerdings beinhaltete dieses initiale Projekt keinen vermehrten Betrieb auf unterschiedlichen Wasserstraßen. Mit dem neuen Programm DTW III sind wir optimistisch, die nötige Finanzierung zu erhalten, um auch einen intensiveren Einsatz auf dem DEK zu realisieren. Das Testfeld Henrichenburg in Waltrop bietet sich besonders an, da der Dortmund-Ems-Kanal (Schleuse Waltrop) eine „Sackgasse“ der Wasserstraße darstellt, eine Länge von 20 km hat sowie keinen Transport von Gefahrgut aufweist. Hier ist auch eine dedizierte Infrastruktur geplant.

**Welches ist das Ziel des Forschungsschiffs ELLA?**

# gkeit des Binnenschiffs stärken“

Das Hauptziel ist die Entwicklung und der Betrieb eines innovativen Wasserfahrzeugs als Versuchsträger. ELLA wird eigenständig An- und Ablegemanöver, Schleusendurchfahrten sowie Brückenpassagen in einem Testfeld planen und durchführen. Das Schiff ist eine verkleinerte Ausführung eines Binnenschiffes im Maßstab 1:6 und dient als Lernumgebung für KI, die manuelle und eigene Fahrmanöver analysiert und lernt. Der Versuchsträger ELLA soll am Ende in der Lage sein, vorgegebene Ziele eigenständig und sicher zu erreichen. Diese Ergebnisse lassen sich auf reale Binnenschiffe übertragen, da das Fahrverhalten des Modells einem typischen Gütermotorschiff realitätsgetreu nachempfunden ist.

## **Was kann ELLA bereits leisten – und an welchen Punkten soll das Schiff ggf. unter Verwendung von KI noch leistungsfähiger werden?**

Dank vergangener Projekte wie „AutoBin“ konnten bereits wesentliche Fortschritte auf das Testschiff ELLA übertragen werden. ELLA ist in der Lage, in bekannten Gebieten selbstständig einen Pfad zu definieren und diesem zu folgen. In der Zukunft soll das Einsatzgebiet durch KI erheblich erweitert werden. Dazu zählt unter anderem die automatisierte Erkennung von statischen und dynamischen Hindernissen sowie das entsprechende Reagieren. Dies umfasst die Erkennung anderer Schiffe, aber auch von Paddlern, Schwimmern und sogar die Unterscheidung zwischen z.B. einer Ente und anderen Objekten. Wir erwarten, dass das System durch den Einsatz von KI selbstständig dazulernt und somit immer besser auf die Umgebung reagieren kann. Ein weiteres Ziel ist es, durch den Einsatz von KI die Fahrt von ELLA energieeffizienter zu gestalten.

### **Dr.-Ing. Frédéric Kracht (35)**

...und sein Team beschäftigen sich mit der Automatisierung und Fernsteuerung von Binnenschiffen unter Berücksichtigung von technischen sowie Sicherheits- und Mensch-Maschine-Aspekten. Vor seinem Wechsel zum DST war er Postdoktorand und Forschungsgruppenleiter am Lehrstuhl für Mechatronik der Uni Duisburg-Essen, wo er Masterstudium und Promotion mit Auszeichnung abschloss. Darüber hinaus hat er Lehrveranstaltungen an der Universität Duisburg-Essen geleitet und einen Executive-Master-Studiengang mitentwickelt.

## **Wird es Ihrer Meinung nach in den nächsten Jahrzehnten zum Standard gehören, dass Binnenschiffe teilautonom oder sogar autonom fahren?**

Die Teilautomatisierung wird an Bedeutung gewinnen, insbesondere weil Reedereien Schwierigkeiten haben, genügend Schiffsführende zu finden. Der demografische Wandel führt dazu, dass es an Nachwuchs mangelt. Gleichzeitig wächst der Bedarf an Schiffen, die wirtschaftlich kleinere Einheiten an Containern transportieren und in dezentralen Konzepten eingesetzt werden. Hier kann die Teilautomatisierung Abhilfe schaffen, indem sie es ermöglicht, die Betriebszeiten zu verlängern oder die Besatzung zu reduzieren. Das autonome Fahren liegt jedoch noch in fernerer Zukunft, da dies erfordert, dass das System alle Aufgaben an Bord übernimmt. Dazu gehört neben der Schiffsführung das Festmachen, Losmachen, Schleusen, die Überwachung der Maschinen, das Bunkern und vieles mehr. Deshalb wird es noch eine ganze Weile notwendig sein, eine Besatzung zu haben. Zudem müssen die rechtlichen Rahmenbedingungen angepasst werden, da die Vorschriften in der Binnenschiffahrt derzeit stark auf menschliches Personal ausgerichtet sind.

## **Gibt es konkrete Perspektiven, dass ELLA bald nicht nur als Modell, sondern im Maßstab 1:1 auf Flüssen und Kanälen fährt und dann sogar in Serie gefertigt wird?**

Im Rahmen der Begleitforschungsmaßnahme „BinSmart“ wurde bereits ein realmaßstäbliches Schiff mit Automatisierungsfunktionen und alternativen Antrieben entworfen. Allerdings ist eine Umsetzung ohne entsprechende Förderung durch die EU, den Bund oder das Land nicht möglich, da die Automatisierung derzeit noch keine rechtlich zulässige Reduzierung der Besatzung erlaubt, was die Wirtschaftlichkeit solcher Projekte stark beeinträchtigt. Für die Forschung ist es deshalb unerlässlich, Fördermittel zu beantragen, um die Entwicklung deutlich zu beschleunigen. Bis dahin arbeiten wir mit Reedereien zusammen, um gemeinsam Lösungen für die bestehende Flotte zu entwickeln.

## **Welchen Einfluss werden autonom (oder teilautonom) fahrende Schiffe auf die Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Binnenschiff im Vergleich zur Straße haben?**

Der Einfluss von autonom oder teilautonom fahrenden Schiffen wird voraussichtlich erheblich sein. Kleinere und agilere Schiffe könnten deutlich wirtschaftlicher werden. Die Automatisierung entlastet die Schiffsführenden und macht den Beruf attraktiver. Dies ist besonders wichtig, da wir eng mit der Psychologie der Universität Duisburg-Essen zusammenarbeiten, um sicherzustellen, dass die menschlichen Aspekte in der Automatisierung berücksichtigt werden. Obwohl der Weg noch lang ist, sehen wir die Entwicklung der ELLA als vielversprechende Plattform, um diesen Fortschritt zu beschleunigen und die Wettbewerbsfähigkeit des Binnenschiffs weiter zu stärken.

# Abriss und Neubau

Die Stadt Dortmund macht den Weg frei für den Neubau des ICE-Werks.  
Und das im wahrsten Sinn des Wortes.

**V**orbehaltlich der Zustimmung des Dortmunder Rates, wird das Tiefbauamt (bzw. werden die beauftragten Firmen) voraussichtlich im Juli 2025 mit dem Abriss der Überführung an der Franziusstraße starten. Die sogenannte „Franziusbrücke“ stammt von 1903 und dient als Verbindung zwischen dem Dortmunder Hafen und Huckarde. Aufgrund seines beachtlichen Alters musste das Bauwerk 2006 in der Mitte mit einer Stütze versehen werden, die auf dem Gelände des früheren Güterbahnhofs an der Westfaliastraße fußt. Bislang war das kein Problem – der Güterbahnhof war stillgelegt.

Doch nun errichtet die Bahn AG auf ihrem Gelände an der Westfaliastraße das neue ICE-Instandsetzungswerk. Problem dabei: Die Stütze steht mitten in der nördlichen Gleiszufahrt. Da das ICE-Werk natürlich eine Gleisanbindung von und nach Norden benötigt, muss die DB AG ihre Gleisanlage komplett erneuern. Das bedeutet: Die Stütze steht im Weg und muss weg.

Zuvor hatte die Stadt u.a. untersuchen lassen, ob die Brücke saniert bzw. so ertüchtigt werden kann, dass sie ohne Stütze auskommt. Ergebnis: nein. Also soll die „Franziusbrücke“ nun abgerissen und durch einen Neubau ersetzt werden. Der entsprechende Ratsbeschluss wird in diesem Jahr erwartet. „Unser Ziel ist, den Bau und die Inbetriebnahme des ICE-Werkes nicht zu beeinträchtigen“, sagt Jürgen Hannen, stellvertretender Leiter des Tiefbauamtes.

Die Zeit drängt. Direkt nach der Demontage will die DB AG 2025 mit dem



Bevor die Bahn die Zubringergleise zum ICE-Werk erneuert, muss die Brücke abgerissen sein - die Stütze (mittig) steht schlicht im Weg.

Neubau ihrer Zubringer-Gleisanlage starten. Zwei Monate, schätzt Jürgen Hannen, werden die Abrissarbeiten benötigt, so dass die „Franziusbrücke“ planmäßig im August 2025 Geschich-



„Unser Ziel ist es, den Bau des ICE-Werkes nicht zu beeinträchtigen“, sagt Jürgen Hannen, stellvertretender Leiter des städtischen Tiefbauamts.

te ist und die DB AG mit ihren Gleisarbeiten beginnen kann. Parallel will die Stadt den Neubau der Überführung in Angriff nehmen. Als Fertigstellungs-

termin für den Rohbau der Brücke ist Ende 2026/Anfang 2027 vorgesehen. „Die voraussichtliche Verkehrsfreigabe soll sich dann Mitte 2027 anschließen“, sagt Jürgen Hannen.

Während der Arbeiten wird der Autoverkehr großflächig umgeleitet. Autofahrer, die in Richtung Norden unterwegs sind, werden über die Franz-Schlüter-Straße auf die Lindberghstraße geleitet. Autofahrer, die den Hafen über die Huckarder Straße erreichen wollen, fahren in Richtung Osten über die Mallinckrodtstraße und den Sunderweg. Die neue „Franziusbrücke“ wird gut 40 Meter lang und etwas mehr als 16 Meter breit. Auf der Nordseite erhält sie einen vier Meter breiten Radweg, auf der Südseite einen rund drei Meter breiten, kombinierten Rad- und Fußweg. Die Gesamtkosten belaufen sich derzeit auf rund 14 Mio. Euro.

# Klimafreundliche Logistik

Dachser Dortmund setzt zunehmend auf nachhaltige Logistik und E-Mobilität. In den nächsten Jahren wird umfassend in vollelektrische Nutzfahrzeuge für den Eigenfuhrpark sowie in eine PV-Anlage investiert.

**B**erufskraftfahrer Mert K. bewegt den über 18 Meter langen 42-Tonner fast elegant rückwärts an die Rampen. Da dieselt nichts, nur ein leises Summen ist zu hören. Er fährt einen von zwei elektrisch betriebenen Lkw des Typs Volvo FH electric, der rund 300.000 Euro kostet. Zu dieser E-Flotte gehören zusätzlich ein Mercedes eActros und ein Lastenfahrrad. Dachser erwartet 2024 zudem noch weitere E-Lkw, darunter befindet sich auch ein elektrischer Hofumsetzer, der Emissionen und Lärm direkt auf dem Speditionshof reduzieren wird.

Der Anfang ist also gemacht, der nächste Schritt steht bevor. „Wir sind in den Vorbereitungen für den Bau einer Photovoltaikanlage auf unserem Hallendach“, so Jonas Filgers, der Dortmunder Fuhrparkmanager. Rund 10.500 qm Fläche stünden zur Verfügung. „Das alles macht nur Sinn, wenn man einen Teil des Stroms zum Aufladen der Fahrzeuge selbst produziert“, stellt Vertriebsleiter Corc Bahcecioglu fest. Immerhin eine Investition von rund einer Mio. Euro.



Stromtankstellen gehören zur notwendigen Infrastruktur für eine E-Wagenflotte.

Die Kunden zögen mit, auch wenn die E-Transporte sie etwas mehr kosten als die dieselgetriebenen. Jonas Filgers: „Unsere Aktivitäten sind dort



Dachser nimmt Kurs auf E-Mobilität: Fuhrparkmanager Johannes Hilgers (l.) und Vertriebsleiter Corc Bahcecioglu.

definitiv angekommen, die Kunden kommen inzwischen schon auf uns zu.“ Strecken von bis zu 400 km eignen sich für den Einsatz von E-Lkw, bei Langstrecken werde es schwierig. „Aber die Entwicklung geht immer weiter.“ Der Bund förderte den Kauf eines Fahrzeugs mit 80% der Mehrkosten, die beim Kauf eines E-Lkw im Vergleich zum Diesel-Lkw anfallen. Allerdings wurde diese Förderung mittlerweile eingestellt.

Auf der Warendrehscheibe an der Huckarder Straße unweit des Südhafens ist viel los, sie wird täglich von 100 bis 170 Lkw angefahren. „Etwa 25 Servicepartner aus dem Ruhrgebiet fahren für uns“, sagt Corc Bahcecioglu. Die Mitarbeiterzahl der Niederlassung selbst liege bei 400. Als weltumspannendes Logistikunternehmen beschäf-

tigt Dachser indes 34.000 Mitarbeiter und pendelte den Umsatz zuletzt bei 7,1 Mrd. Euro ein.

Nicht nur bei der Lkw-Flotte setzt die Niederlassung auf elektrische Fahrzeuge. Acht der zwölf Pkw-Firmenfahrzeuge fahren ebenfalls elektrisch. „Wir setzen auch da auf Strom, Diesel-Fahrzeuge bestellen wir nicht mehr“, erläutert Corc Bahcecioglu. „Damit“, sagt Jonas Filgers, „setzen wir unsere Strategieplanung in Sachen E-Mobilität durch, die 2022 mit dem Kauf eines elektrischen Lastenfahrrads begonnen hat.“ Mit dem werde in erster Linie die Dortmunder City mit Konsumgütern beliefert. Noch in diesem Jahr sollen die Bauarbeiten für die Photovoltaikanlage beginnen. Im Großen wie im Kleinen: Dachser Dortmund rollt in Richtung Zukunft.



# 125 Jahre

Wir gratulieren

21

[www.21.de](http://www.21.de)



# Solide im Markt

Inmitten eines schwierigen Marktumfeldes und trotz allgemein rückläufiger Transportmengen hat Dortmunds Hafen im zurückliegenden Geschäftsjahr 2023 ein solides Ergebnis erzielt.

**E**ine schwache und immer noch von den Folgen des russischen Angriffs auf die Ukraine geprägte Konjunktur in Verbindung mit einer im Schnitt 5,9 Prozent hohen Inflationsrate haben 2023 ihre Spuren in der deutschen Wirtschaft hinterlassen. Das BIP (Bruttoinlandsprodukt) ist im Vergleich zum Vorjahr 2022 preisbereinigt um 0,3 Prozent gesunken. Davon war auch der Gütertransport in der Binnenschifffahrt betroffen.

Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes hat die Binnenschifffahrt in Deutschland 2023 rund 5,9 Prozent weniger weniger Güter befördert als im Vorjahr. Insgesamt wurden auf den Binnenwasserstraßen 172 Millionen Tonnen transportiert. Damit ist vor dem Hintergrund einer stockenden Konjunktur der bereits historisch niedrige Vorjahreswert (182 Mio. Tonnen) nochmals unterschritten worden. Mehr noch: Der Gütertransport der Binnenschifffahrt hat den niedrigsten Wert seit der deutschen Vereinigung erzielt,

wie das Statistische Bundesamt mitteilt. Demnach ist die Transportmenge im Vergleich zu 1990 im zurückliegenden Jahr um 25,9 Prozent gesunken.

Im Dortmunder Hafen  
sind 2023 auf dem Schienen-  
und auf dem Wasserweg  
insgesamt knapp

**3,3 Mio. Tonnen**

Güter umgeschlagen worden.

Trotz des schwierigen Marktumfeldes konnte die Dortmunder Hafen AG das Geschäftsjahr 2023 mit einem soliden Ergebnis abschließen und einen im Vergleich zu 2022 (gut 5.500 Euro) deutlich erhöhten Jahresüberschuss von gut 980.000 Euro an die Muttergesellschaft DSW21 überweisen. Darüber hinaus wurden 5 Mio. Euro aus der treuhändischen Grundstücksverwaltung an die Stadt Dortmund abgeführt.

Dabei belief sich der Umschlag der über

Wasser transportierten Güter zzgl. Containerumschlag auf 1,999 Mio. Tonnen (2022: 2,274 Mio. Tonnen). Das entspricht einem Rückgang um 16 Prozent. Die schwache Konjunktur hat sich auch auf den Containerumschlag ausgewirkt, der einen Rückgang um 26 Prozent von 1,22 Mio. auf 900.000 beladene Container verzeichnet. Einen Anstieg gab es bei den Gütergruppen Schrott (+ 26 Prozent) und Mineralöl (+ 3 Prozent), während der Umschlag bei den weiteren Gütergruppen wie Importkohle, Eisen/Stahl und Baustoffen in unterschiedlicher Höhe gesunken ist.

Die Transporte der Dortmunder Eisenbahn hinzugerechnet (1,3 Mio. Tonnen), sind im Dortmunder Hafen auf dem Schienen- und auf dem Wasserweg insgesamt knapp 3,3 Mio. Tonnen Güter umgeschlagen worden (2022: 3,97 Mio. Tonnen).

Das Hafengebiet mit einer Gesamtfläche von 143 Hektar ist weiterhin ein begehrter Standort für Unternehmen unterschiedlicher Branchen von Verkehrsdienstleistungen und Logistik über Industrie und Handel bis hin zur IT- und Kreativwirtschaft. Die Auslastung der im Hafengebiet liegenden Grundstücke betrug 99 Prozent. Bis auf eine rund 13.500 qm große Fläche waren mit Stand vom 31.12.2023 alle Grundstücke vertraglich gebunden.



# Voll im Zeitplan

Es ist eine der größten Baustelle der Stadt: Die Arbeiten zum Bau des neuen ICE-Instandhaltungswerkes sind voll im Zeitrahmen. Gute Nachrichten also.

**M**ehr als 200.000 Menschen beschäftigt das Unternehmen in Deutschland. Und zwölf von ihnen arbeiten gemeinsam mit externen Ingenieuren und Planern aktuell am größten Neubauprojekt der DB Fernverkehr AG: Auf einer rund 25 Hektar großen, in ihrer Ausdehnung 2.000 Meter langen und bis zu 160 Meter breiten Fläche, die sich längs der Westfalistraße am Dortmunder Hafen erstreckt, entsteht ein neues ICE-Werk. „Alles im Zeitplan“, so Maria Otte, Gesamtprojektleiterin des Neubaus. „Das Werk soll in 2027 in Betrieb gehen, und daran ist aus derzeitiger Sicht nicht zu zweifeln.“ Die ersten Aufträge, beispielsweise für die maschinentechnischen Anlagen in der Werkhalle, seien vergeben.

Wenn man über das Baugelände geht, kommt man hier schnell vom Großen ins wirklich Kleine. Bagger tragen Erde ab, nivellieren das Gelände, aber links und rechts kann man vereinzelt Wasserläufern dabei zusehen, wie sie auf Pfützen Insekten jagen. Über 400 Millionen Euro werden hier investiert, um das modernste ICE-Instandhaltungswerk des Fernverkehrs zu bauen. „Bisher läuft die Baustelle rund“, meint Maria Otte. Das Gelände stelle die Bahn bislang nicht vor allzu große Probleme.

Es habe zwar Verdachtspunkte für Blindgänger aus dem II. Weltkrieg gegeben, gefunden hätte man nichts. „Trotzdem muss die Kampfmittelsondierung noch weiterlaufen, wir arbeiten uns von Bodenschicht zu Bodenschicht.“ Geforscht habe man auch nach Fledermaus, Eidechse und Kreuzkröte und dafür sogar Spürhunde eingesetzt – ebenfalls Fehlanzeige. Ein Turmfalke habe auf dem Gelände sein Nest gehabt, erklärt Anne Stephan, für Öffentlichkeitsarbeit zuständig. Der sei nach dem Brutgeschäft abgedüst. Was die Schwermetallrückstände auf dieser seit etwa 1845 industriell genutzten Fläche anbelangt, habe man es ebenfalls gut getroffen: „Mit den Analyseergebnissen können wir technisch gut umgehen.“

Das Planfeststellungsverfahren konnte im August abgeschlossen werden, d.h. die Baugenehmigung für das Großprojekt liegt inzwischen vor - früher als erwartet. Somit kann mit den Bauarbeiten noch 2024 begonnen werden. Herzstück des Werkes wird eine fast 500 Meter lange und bis zu 70 Meter breite Halle, in der vier bis zu 400 Meter lange Züge parallel gewartet werden können – bis zu 17 am Tag. Durch die Begrünung des Daches entsteht ein Biotop, auf einer Fläche von 8.500 qm

wird eine Photovoltaikanlage Strom für den Eigenbedarf produzieren.

Mit sämtlichen Informationen ist die DB früh an die Öffentlichkeit gegangen. „Auf Bürgerinfos haben wir viel positives Feedback bekommen“, sagt Maria Otte. Weil eine Brachfläche wieder mit Leben gefüllt wird, und weil es „die Eisenbahn“ ist, die dafür sorgt. „1845 ist hier der erste Bahnhof gebaut worden“, sagt sie, „und seitdem gehört sie der Bahn.“ Insofern habe man bei den Anwohner-Veranstaltungen sogar so etwas wie Eisenbahnromantik und -romantik gespürt. Unabhängig davon hätten Untersuchungen ergeben, dass Dortmund eine Sonderstellung innerhalb des Schienenfernverkehrs einnimmt. Aufgrund der geografischen Lage verbinde die Stadt den Fernverkehr sowohl innerhalb NRWs als auch in Richtung Süddeutschland. Außerdem seien die Wohneinheiten von der Baustelle weit entfernt und man vermeide die Versiegelung und Inanspruchnahme neuer Flächen.

Rund 28.000 Tonnen des alten Schotter konnten recycelt werden. Gesiebt, gereinigt und neu gebrochen, damit er sich als Untergrund für die neuen Gleise besser verkeilen kann, wartet er nun



auf seinen Wiedereinsatz auf dem Gelände am Hafen. „Immerhin konnten hierdurch rund 800.000 Euro gespart werden“, meint Cindy Hilbert, Teilprojektleiterin für den Hochbau. Die Gleise allerdings genügten modernen Ansprüchen nicht mehr.

Sie wurden verschrottet und warten im industriellen Kreislauf auf neue Verwendung. Wie sehr man in Kreisläufen denkt, wird an der Wärmeversorgung mittels Geothermie deutlich. 85 Sonden, 200 Meter tief in den Boden eingelassen, zapfen die Erdwärme an – zum Heizen und zum Kühlen der späteren Werkshalle. 500 Leute sollen hier, im elften Instandhaltungswerk des Fernverkehrs, arbeiten. Dortmund wird dann zwei ICE-Werke der Bahn haben, das Werk am Spähenfelde bleibt erhalten.

Daher sucht die Bahn neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. „Wir hoffen auf reichlich Bewerbungen“, so Maria Otte. Gefragt sind Schlosser, Mechaniker, Elektroniker – Handwerker, die mehrschichtig arbeiten




Die DB-Mitarbeiterinnen Anne Stephan, Cindy Hilbert und Maria Otte (v.l.) vor der Baustelle an der Westfaliastraße.

und bahnspezifisch weitergeschult würden. Es herrscht Fachkräftemangel, „aber wir bieten citynah moderne Arbeitsplätze“.

Es ist heiß an diesem Nachmittag, und schweres Gerät sorgt für Staub in der Luft. Ein Tankwagen versprüht reichlich Wasser, um ihn zu binden, die Reini-

gungsanlage arbeitet ebenfalls, um die Lkw-Reifen zu säubern, bevor sie das Baugelände verlassen. „So stellen wir sicher, dass keine großen Verschmutzungen auf die Straße gelangen“, sagt Anne Stephan. Eine Pfütze hat sich gebildet, auf der Wasserläufer jagen. Wir sind jetzt wieder im Kleinen.

**Made in Dortmund**




# 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**



# Auf Innovationskurs

Politik und Wirtschaft sind weltweit geprägt durch Unsicherheiten und neue Herausforderungen. In der Folge stellt sich das Unternehmen Dolezych, Partner für sicheres Heben und Transportieren, neu auf.

„Wir bauen für die jeweiligen Auslandsmärkte in den Ländern unsere Produktionskapazitäten aus“, sagt Geschäftsführer Karl-Heinz Keisewitt. „So haben wir im März in Charlotte/North Carolina mit dem Ausbau der bestehenden Vertriebsgesellschaft zu einer Produktionsgesellschaft begonnen.“ Der amerikanische Markt sei bis dato von der Unternehmenstochter in China mit Materialien für Ladungssicherung und Hebeteknik versorgt worden.

Aus dieser Abhängigkeit wolle man sich befreien. „Geopolitisch kann man Sorgen haben, dass sich was hochschaukelt“, so Karl-Heinz Keisewitt. „Wir wollen eine möglichst autarke Versorgung unserer Kunden in den USA.“ Mit Deutschland, USA, Chile, Polen, Türkei, Ukraine, China und Russland ist Dolezych in acht Staaten weltweit vertreten. In sieben von ihnen werde derzeit gefertigt.



Die aktualisierte Website des Unternehmens bietet Kunden neue Möglichkeiten.

Der Krieg, den Russland gegen die Ukraine führt, offenbart die Malaise. „Es gibt keinen Kontakt mehr zu staatlichen Stellen in Russland“, erklärt Tim Dolezych, geschäftsführender Gesellschafter des Unternehmens mit weltweit 650 Mitarbeitern. Schließen will man den Standort in Woronesch jedoch nicht. „Wenn wir die Firma schließen“, sagt Tim Dolezych, „entlassen wir Kollegen,

zu denen auch freundschaftliche Beziehungen bestehen, in die Arbeitslosigkeit. Das können wir nicht machen. Wir fühlen uns den Mitarbeitern und ihren Familien gegenüber verpflichtet.“

Wer allerdings glaubt, dass geopolitische Unsicherheiten und Handelshemmnisse die Innovationsfähigkeit bei Dolezych lähmen, der irrt. „14“, antwortet Tim Dolezych lächelnd auf die Frage, ob es neue Produkte gebe. Vor ihm auf dem Tisch liegt ein neues Ratschenspannsystem mit einem Schnellspannmechanismus. Daneben eine neue Rundschlinge, die – nur drei Kilos schwer – in der Lage ist, 25 Tonnen zu heben. Es gebe inzwischen auch textile Produkte aus recycelten oder biologischen, verrottbaren Fasern. Produktentwicklung spiele eine immer größere Rolle: „Wir waren schon immer innovativ, aber die Bedeutung nimmt weiter

„Die Bedeutung von Innovationen nimmt zu“, sagt Tim Dolezych, „mit dem Standardprogramm allein kann man heute nicht mehr überleben.“

zu. Nur mit dem Standardprogramm kann man heute nicht mehr überleben“, sagt Tim Dolezych.

Zunehmend würden Stahlketten durch textile Ketten ersetzt. „Es ist eine Tatsache, dass Männer bis ins hohe Alter und auch mehr Frauen in der Transportbranche arbeiten“, betont Karl-Heinz Keisewitt. „Und mit den neuen Materialien werden die Ketten leichter.“ Es sei ein Unterschied, einen Bagger auf einem Tieflader mit vier jeweils 45 kg schweren Stahlketten oder mit vier 20-kg-Textilketten zu sichern – und das mehrfach am Tag. Man sei ständig mit Garnherstellern in Kontakt, um sich über Neuerungen und neue Einsatzgebiete für z.B. Ladungssicherungssysteme zu informieren. Tausche man etwa in einem Transportflugzeug Zurrketten aus Stahl gegen textile Ketten aus, sei nicht nur eine höhere Zuladung möglich. Je nachdem, wieviel Flugmeilen zurückgelegt würden, könne man pro Flugzeug und Jahr bis zu mehrere Mio. Euro sparen.

„Innovation, Nachhaltigkeit, Internationalität und Digitalisierung sind die Themen, mit denen wir uns beschäftigen“, so Keisewitt. Ein integriertes Kundenportal auf der neugestalteten Website ermögliche den Geschäftspartnern einfachere Bestellschritte. „Ziel ist die vollautomatische Abwicklung von Un-



Geschäftsführer Karl-Heinz Keisewitt (l.) und Tim Dolezych, geschäftsführender Gesellschafter der Dolezych GmbH & Co KG.

ternehmensprozessen“, erklärt er. „Die Kunden haben ihre Konten. Preise und Verfügbarkeit der Waren sind sofort ersichtlich.“ Das Angebot betreffe in der Regel Standardware. „Durch diese Automatisierung bei Standardprozessen bleibt uns mehr Zeit für Dinge, die besonderer Beratung bedürfen.“ Ein individueller Ansprechpartner stünde dem eingeloggtten Geschäftspartner bei Fragen immer zur Verfügung. „Die Nähe zum Kunden soll auf jeden Fall erhalten bleiben“, bekräftigt Karl-Heinz Keisewitt.

Die neue Website passe sich an alle Endgeräte wie PC, Smartphone, Tablet oder Notebook an. Sie beinhalte außerdem einen Zurrgurtkonfigurator, mithilfe dessen die Kunden selber Zurrgurte in 50 mm Breite nach Zugkraft, Ratschen, Endbeschlag und Farbe designen kön-

nen – einschließlich des Firmennamens und/oder des Logos, sagt Marketingleiterin Manuela Schönrock. „Andere Breiten und weitere Konfiguratoren für Zurrketten sowie Anschlagmittel folgen bald“, kündigt Tim Dolezych an.

Ein weiteres neues Angebot ist eine Prüfsoftware für Hebemittel (z.B. Anschlagketten, Hebebänder, aber auch Leitern und Tritte) als Abo-Modell, das Kunden die Möglichkeit gibt, mit dem Dolezych-Anwendungsprogramm ihr eigenes Gerät zu checken. „Wir können das allerdings auch übernehmen“, sagt Tim Dolezych. Das Ziel sei grundsätzlich, sämtliche Geschäftsprozesse für den Kunden effizient und einfach zu gestalten. Sicher natürlich ebenfalls, aber das ist bei einem Unternehmen wie Dolezych ja eigentlich keine Erwähnung mehr wert.



*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](http://www.dokom21.de)

Was liegt näher... **DOKOM21**

# Echolot: Das Auge im Wasser

Um einen reibungslosen Ablauf des Schiffsverkehrs zu gewährleisten, messen Hafenmeister und Hafenhandwerker die Wassertiefe und orten Objekte unter Wasser. Dazu ist das Aufsichtsboot mit einem neuen Echolotsystem ausgestattet worden.

**G**emächlich steuert Hafenhandwerker Leon Haustein (25) das Aufsichtsboot „Stadt Dortmund“ durchs Hafenwasser. Während er sich auf den Fahrweg konzentriert, verfolgt neben ihm Hafenmeister Max Brandenburger (27) die Darstellungen auf zwei Monitoren. Soeben passiert die „Stadt Dortmund“ die linker Hand liegende „MS Wissenschaft“, die sich in Form einer schlanken, dunklen Linie abzeichnet. Wenig später tauchen auf dem rechten Monitor Darstellungen in unterschiedlichen Farben auf, die für Laien nur schwer zu deuten sind.

Für Max Brandenburger hingegen ist die Interpretation der Echolotbilder längst Routine. „Nachdem ein Schallimpuls gesendet wurde, wird die Zeit gemessen, bis die vom Boden des Gewässers reflektierten Schallwellen wieder ankommen“, erläutert der Hafenmeister. „So rechnet das System die Wassertiefe automatisch aus. Zudem ermöglicht es uns Unterwasserobjekte, die unter oder auch neben uns liegen, exakt zu orten.“ Wie zum Beweis deutet er auf einen schwarzen Schatten auf einem der Monitore. „Da sieht man schon eine leichte Erhöhung auf dem Grund“, sagt Max Brandenburger. „Vielleicht ein größerer Stein“, schätzt er.

Die selbst definierte Farbskala gibt ihm Aufschluss über die jeweiligen Wassertiefen. Die maximale Abladetiefe im Dortmunder Hafen (also jenes Maß, bis zu dem ein Schiff beladen werden kann) beträgt 2,80 Meter. „Ab 3,50 Meter müsste die Situation beobachtet werden, ab drei Metern würde es kri-



Auf Monitoren an Bord des Aufsichtsbootes verfolgt Hafenmeister Max Brandenburger die Darstellungen des Echolots.

tisch“, erklärt Max Brandenburger, während das Aufsichtsboot am Containerterminal vorbeigleitet. Im Bedarfsfall müsste die Hafensohle an der betreffenden Stelle ausgebaggert werden – was aber selten vorkommt.

Um einen reibungslosen Schiffsverkehr zu gewährleisten, wird die Wassertiefe in den Hafenbecken zweimal jährlich gemessen. Das neue und moderne Echolotsystem im Aufsichtsboot liefert die passgenauen Daten, die kartografiert und gespeichert werden. Das funktioniert im Zusammenspiel dreier vertikal und seitlich angebrachten „Schwingern“, die Schallimpulse ins Wasser senden und Echos vom Hafengrund und von Unterwasserobjekten empfangen.

Mit Hilfe von zwei GPS-Antennen er-

hält Hafenmeister Max Brandenburger so exakte Daten über den genauen Standort der Wassertiefe – und Daten bei möglichen Abweichungen zum Normalzustand. Dass die Wassertiefe stellenweise unterschiedlich ausfällt, ist keine Seltenheit: „An den Stellen, wo die Schiffe häufiger verkehren, ist die Wassertiefe im Allgemeinen größer als an weniger befahrenen Abschnitten. Hier sammeln sich im Laufe der Zeit Ablagerungen an“, weiß Hafenhandwerker Leon Haustein.

Das Aufsichtsboot hat seine Fahrt beendet. Vorsichtig steuert Leon Haustein die „Stadt Dortmund“ zurück in den Unterstand. Besondere Auffälligkeiten hat das neue System nicht angezeigt – alles in Ordnung in den Hafenbecken. Business as usual im Dortmunder Hafen.



# Die Zukunft kann kommen

Modernes Leben in historischen Gebäuden: Der Gebäudekomplex an der Speicherstraße 41 bis 45 steht vor einer neuen Karriere. Das mehr als 100 Jahre alte Ziegelgebäude wird umgebaut und bekommt neue Nutzungen.

**D**em Entwurf des dänischen Architekturbüros Cobe für das Quartier an der nördlichen Speicherstraße folgend, bleibt der Gebäudekomplex bestehen und wird einer neuen Verwendung zugeführt. Er stammt aus den 1920 Jahren und war früher u.a. Sitz einer Spedition und kleiner Autowerkstätten. Aktuell steht der dreiteilige Gebäudekomplex leer.

Das soll sich ändern: Die Entwicklungsgesellschaft d-port 21 GmbH beabsichtigt, das Gebäude an das Immobilienunternehmen Julius Ewald Schmitt GmbH & Co KG aus der nördlichen Dortmunder Innenstadt zu veräußern. Vorausgegangen war ein im Oktober 2023 gestartetes Interessenbekundungsverfahren mit anfänglich 10 Teilnehmern, von denen sechs Teilnehmer im weiteren Verlauf verbindliche Angebote eingereicht haben. Die Pläne sehen vor, das Erdgeschoss des insgesamt 1.500 Quadratmeter großen Gebäudes (Brutto-Grundfläche) mit Gastronomie zu füllen.

In den oberen Geschossen sollen moderne Büroräume entstehen, die sowohl von etablierten Unternehmen als auch von Start-Ups genutzt werden können. Weiter ist vorgesehen, den Dachstuhl großflächig zu öffnen und lichtdurchflutete Räumlichkeiten für Co-Working, Meetings und Events zu schaffen. Die angrenzende Grünfläche bleibt erhalten und soll im Einklang mit dem städtebaulichen Konzept zu einem „Arbeitsgarten für alle“ umgestaltet werden.

„Das vorgelegte Konzept für Modernisierung und Umnutzung der Immobilie passt in besonderer Weise zum Rahmenplan für das Speicherstraßenquartier“, sagt Dr. Jendrik Suck, Vorsitzender des Vermarktungsbeirats und Aufsichtsratsvorsitzender der Dortmunder Hafen AG. Das Gebäude sichere ein Stück Hafengeschichte und trage zugleich dazu bei, die Speicherstraße in die Zukunft zu führen, betont er. Zufrieden äußert sich auch Oberbürgermeister (OB) Thomas Westphal: „Mit jedem neuen Teilprojekt gewinnt

die Speicherstraße weiter an Format“, so der OB.

Dominik Serfling, Geschäftsführer von d-port21, unterstreicht die Erfahrung des Immobilienunternehmens Ewald Schmitt GmbH in der Erhaltung und Wiederbelebung alter Bausubstanz. „Das Unternehmen hat den angemessenen Umgang mit solchen Immobilien bereits an vielen Orten der Nordstadt unter Beweis gestellt“, betont Dominik Serfling. Mit der Entwicklung des Gebäudeensembles und dem Bau des benachbarten Mobility-Speichers erfahre das geplante Kreativquartier an der nördlichen Speicherstraße einen spannenden und angemessenen städtebaulichen Auftakt.

Vorbehaltlich der Zustimmung des Dortmunder Rates zur Veräußerung der Immobilie und des dazugehörigen 1.300 Quadratmeter großen Grundstücks, könnte der Umbau 2027 starten. Ziel ist es, die Immobilie nach rund 18-monatiger Bauzeit 2028/2029 fertigzustellen.



Großer Andrang beim 12. Hafenspaziergang: Bei sommerlichen Temperaturen überzeugten sich mehrere tausend Besucher von den Stärken und der Vielfalt des Dortmunder Hafens.

**K**urz nach der offiziellen Eröffnung des 12. Hafenspaziergangs mittels Glockenschlag durch Oberbürgermeister (OB) Thomas Westphal wurde es voll. Von allen Seiten strömten Besucher\*innen in die Speicherstraße um zu flanieren, zu entdecken und zu staunen – oder

ganz einfach das Flair und die Atmosphäre des Dortmunder Hafens im 125. Jahr seines Bestehens zu genießen.

„So langsam bekommt man eine Ahnung, wie es künftig aussehen wird“, sagte OB Westphal auf der Bühne mit

Blick in die südliche Speicherstraße. Der Lensing Media Port, 2023 noch eine große Baustelle, befindet sich auf der Zielgeraden. Ins 4. Obergeschoss des spektakulären Neubaus am Stadthafen ist bereits ein Unternehmen aus der IT-Branche gezogen. Peu a peu werden nun auch die weiteren Eta-

gen bezugsfertig. „Der Großteil der Flächen dürfte bis Weihnachten 2024 belegt sein“, schätzt Gerrit Funke, Geschäftsführer Lensing Immobiliengesellschaft.

7.500 Quadratmeter Bruttofläche stehen den künftigen Nutzern zur Verfügung – mit bestem Blick aufs Wasser und das gegenüberliegende Stahlanarbeitungszentrum, das einen Einblick in die industriellen Aktivitäten der Logistikkreuzung Dortmund Hafen vermittelt. Sie wird künftig ergänzt unter anderem durch die Digitalaktivitäten von Lensing Media, die ebenfalls im neuen Vorzeigengebäude untergebracht werden. Weshalb rund 200 Beschäftigte von Lensing Media aus der City zum Hafen umziehen und noch mehr Leben ins Quartier bringen werden. Ein weiterer Teil der Flächen ist für Gastronomie im Erdgeschoss reserviert.

„Der Neubau ist wirklich sehenswert“, fassten Hafen-Besucher Birgit (67) und Ralf Feinstein (68) aus Huckarde ihre ersten Eindrücke zusammen. Sie könnten sich gut vorstellen, den Hafen künftig öfter zu besuchen, auf der Promenade zu flanieren oder das Gastronomie-Angebot zu genießen, „Hier tut sich eine Menge“, geriet Birgit Feinstein fast schon ins Schwärmen. Besonders gut gefalle ihr der historische Portalkran, der nach seiner Reparatur pünktlich zum Hafen-Spaziergang seinen Platz an der Promenade eingenommen hatte.

Der Hafen, so hatte Nordstadt-Bürgermeisterin Hannah Rosenbaum bei der Eröffnung auf der Bühne ausgeführt, sei „ein Ort, an dem Menschen zusammenkommen und sich austauschen.“ Das war an allen Ecken und Enden zu sehen. Bei strahlendem Sonnenschein, blauem Himmel und zahlreichen Live-Acts knubbelte es sich bis in den Abend an Tischen und Bänken. Eine Stimmung wie bei einem Volksfest, zu dem auch die Dortmunder Band Streetkings auf Einladung der Hafen AG kräftig beitrug.



Die Dortmunder Band „Streetkings“ sorgte auf Einladung der Dortmunder Hafen AG für die Begleitmusik. Im Hintergrund der historische Portalkran.

Weit oben auf der Beliebtheitskala rangierte neben dem Löschboot der Dortmunder Feuerwehr einmal mehr die Pontonbrücke des THW über den Schmiedinghafen. Vor allem die kleinen Besucher hatten ihren Spaß am



Der Dortmunder Künstler Uli Haller vor seiner überdimensionalen Flaschenpost im Schmiedinghafen.

schaukelnden Untergrund, während sich der ein oder andere Erwachsene doch lieber festhalten mochte. Gut gefüllt war auch der Gemeinschaftsstand der Dortmunder Hafen AG und der Dortmunder Eisenbahn, an dem sich Besucher\*innen immer wieder mit Infomaterial über die Aktivitäten der beiden Unternehmen eindeckten. Welche Anziehungskraft die Eisenbahn ausüben kann, war wenige Meter weiter zu besichtigen: Hellauf begeis-

tert und voller Entdeckungsdrang spazierte Groß und Klein über drei von der Dortmunder Eisenbahn zur Verfügung gestellten Lokomotiven – Industrie zum Anfassen und Entdecken.

Ebenfalls ins Staunen gerieten Besucher\*innen am Schmiedinghafen in Höhe des „Umschlagplatzes“. Dort hatte der Dortmunder Künstler Uli Haller eine vier Meter große Flaschenpost aus PVC zu Wasser gelassen, die illuminiert war und vor allem nach Einbruch der Dämmerung ihre Wirkung auf die Betrachter entfaltete. Das taten auch die Werke von rund 80 Graffiti-Künstler\*innen, die an der 600 Meter langen Wand „Hall of Fame“ auf dem Gelände der früheren Knauf-Interfer-Halle ihre individuellen und bunten Beiträge zum Hafenspaziergang leisteten. Eine Überraschung der besonderen Art wartete im Alten Hafenam: Bei den von Kulturwissenschaftlerin Ute Iserloh („Kulturvergnügen“) organisierten Führungen begegneten die Besucher\*innen historischen Persönlichkeiten in einschlägigen Kostümen. Im Mittelpunkt: Kaiser Wilhelm II, dargestellt vom Dortmunder Kulturschaffenden Oliver Hermsen. Der 12. Hafenspaziergang: ein rundum gelungener Tag zum Entdecken, Staunen und Genießen. Dortmunds Hafen macht von sich reden.



**DENKT AN MORGEN.**

## **ALTE SCHÄTZE ZU HAUSE?**

Sie haben ein schönes, gut erhaltenes Möbelstück, welches Sie abgeben, aber nicht wegwerfen möchten? Dann bringen Sie es uns in die Möbelbörse und schenken ihm ein zweites Leben.

Schauen Sie doch mal vorbei! Wir freuen uns auf Sie!

**MÖBELBÖRSE** - Zeche Crone 12, 44265 Dortmund