

# Hafenwelt

Dortmund

Dortmund Hafen 21

Nr° 1/2025

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

## Tankstelle der Region

Welche Pläne  
VARO Energy am  
Tankweg verfolgt

## Zu Gast im Hafen

Christian Pawliczek:  
Ein Binnenschiffer berichtet  
aus seinem Alltag



# Mehr Kapazitäten für den Schwergut-Umschlag

Neuer Portalkran von Deufol: Investition  
mit Strahlkraft weit ins Umland

**DACHSER**  
Intelligent Logistics

# Partnerschaft, auf die Sie bauen.

DACHSER European Logistics

## Überall in Europa.

Eine sichere, rechtzeitige und unversehrte Zustellung Ihrer Sendungen ist unser Anspruch und steht für eine Partnerschaft, auf die Sie bauen können.

DACHSER European Logistics ist überall dort, wo Sie uns brauchen. Wir transportieren Ihr Stückgut, Ihre Komplett- oder Teilladungen über tägliche Verbindungen mit festen Laufzeiten direkt in Ihre Zielgebiete und ermöglichen Ihnen so eine durchweg verlässliche Planung.

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





BETTINA BRENNENSTUHL,  
Vorständin Dortmunder Hafen AG

## Liebe Leserin, lieber Leser!

**D**ie Modernisierung der Logistikkreuzung Dortmund Hafen schreitet voran. Seit einigen Wochen verfügt die Anlage für den Kombinierten Verkehr am Hafenbahnhof über eine um 30.000 Quadratmeter erweiterte Depotfläche. Die Maßnahme mit einem Investitionsvolumen von rund 4 Millionen Euro ermöglicht der Container Terminal Dortmund GmbH (CTD) eine effizientere Flächennutzung und stärkt die logistische Wettbewerbsfähigkeit.

Doch nicht nur die Anbindung zwischen Schiene und Straße wird optimiert. Durch einen neuen Potalkran am Schmiedinghafen kann künftig auch in diesem Teil des Dortmunder Hafens Schwergut umgeschlagen werden. Das verbessert die Transportmöglichkeiten großer und sperriger Güter über die Wasserstraße, entlastet unsere Autobahnen und senkt so die CO<sub>2</sub>-Emissionen.

Bis der Vollanschluss der OWilla an die Westfaliastraße den Verkehr im Hafen zum Vorteil von Wirtschaft und Umwelt optimieren kann, wird hingegen noch einige Zeit vergehen. Immerhin: Wie wir in dieser Ausgabe berichten, sind die ersten Weichen für vorbereitende Arbeiten gestellt. Diese sind eng mit dem Bau des ICE-Werks der Deutschen Bahn AG am Hafen ver-

knüpft. Ende November fand hierfür der Spatenstich mit NRW-Ministerpräsident Hendrik Wüst statt, die Eröffnung ist bereits für 2027 geplant.

In der ersten Ausgabe des neuen Jahres möchten wir Ihren Blick vor allem auf die Binnenschifffahrt richten. Wir haben mit Christian Pawliczek, dem Kapitän des Güterschiffs MS Michaela, über die Trends in der Branche und den Alltag auf den deutschen Wasserstraßen gesprochen. Was wir aus dem Besuch an Bord mitnehmen: Der Beruf ist nicht nur von hoher logistischer Bedeutung, sondern gestaltet sich äußerst abwechslungsreich.

Wer im neuen Jahr noch nach guten Vorsätzen sucht, dem sei an dieser Stelle eine Blutspende ans Herz gelegt. Nicht nur im Klinikum Dortmund in direkter Nachbarschaft des Hafens, sondern auch in vielen anderen medizinischen Einrichtungen, gehen die Reserven zur Neige. Lassen Sie uns daher in 2025 auch hierfür gemeinsam die Ärmel hochkrempeln!

Ein informatives Lesevergnügen wünscht Ihnen

**Ihre Bettina Brennenstuhl**  
Vorständin Dortmunder Hafen AG

# INHALT



## 6

### PORTALKRAN

Dortmunds Hafen soll zur ersten Anlaufstelle für Schwerguttransporte ins Sauer-, Siegerland und östliche Ruhrgebiet werden.



## 8

„2024 war ich bestimmt 15 mal im Dortmunder Hafen“, sagt Partikulier Christian Pawliczek.



## 10

### METALL- RECYCLING

Vom Dortmunder Hafen aus versorgt Cronimetper Schiff Stahlwerke bis nach Spanien und Finnland.

### 6-7 NEUER PORTALKRAN

Der Verpackungsspezialist Deufol hat einen neuen 100 Tonnen-Portalkran in Betrieb genommen – die ersten Anfragen beispielsweise für den Umschlag von Windkraftkomponenten sind bereits da.

### 8-9 DAUER-GAST IM HAFEN

Schiffsführer Christian Pawliczek (55) ist mit seiner „Michaela“ regelmäßiger Gast im Dortmunder Hafen. Neben Alteisen nimmt er mitunter Touristen mit auf seine Reisen.

### 10-11 NACHSCHUB FÜR STAHLWERKE

Das Metall-Recyclingunternehmen Cronimet, 47 Mitarbeitende stark, stärkt seinen Standort am Hafen und verlegt einen Geschäftsbereich von Duisburg nach Dortmund

### 12-15 TANKSTELLE DER REGION

Bei Varo Energy am Tankweg decken sich mehr als 150 Händler mit Diesel und Heizöl ein. Nun plant das Unternehmen eine E-Tankstelle für Lkw und Baufahrzeuge.

### 16 KÜRZERE WEGE

Der Vollanschluss der verlängerten Mallinckrodtstraße (OWIIIa) ans Gewerbegebiet Westfalia rückt näher. Die Stadt Dortmund schlägt die ersten Pflöcke ein.

### 17 MEHR DEPOTFLÄCHE

Fertigstellung: Der Ausbau der KV-Anlage an der Franz-Schlüter-Straße ist abgeschlossen und optimiert die Logistikaktivitäten der Container Terminal Dortmund GmbH (CTD) im Wettbewerb.



## 19 NEU IM PRÄSIDIUM

Neues Amt für Bettina Brennenstuhl: Die Vorständin der Dortmunder Hafen AG ist zum Präsidiumsmitglied des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) gewählt worden.

## 20-21 „DAS INTERESSE IST GROSS“

Dominik Serfling (38), Geschäftsführer von d-port21, zu den weiteren Entwicklungen für das geplante Hafent Quartier an der Speicherstraße.

## 22 NEUES HAFEN-QUARTIER

Die Pläne von Investor Julius Ewald Schmitt zur Belegung einer traditionsreichen Immobilie im kommenden Speicherstraßen-Quartier wecken Vorfreude.

## 23 MELDUNGEN

Blutspende

Dortmunds Hafen im WDR-Fernsehen

Neuer Mitarbeiter der Dortmunder Hafen AG

## 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, Dortmund Hafen AG, Loop GmbH

Druck: LD Medienhaus, Hansaring 118, 48268 Greven

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

# 12 KRAFTSTOFF-VERSORGUNG

Die Anlagen von Varo Energy haben einen Durchsatz von rund 300 Mio. Litern Diesel und Heizöl pro Jahr.



# 16

## VOLLANSCHLUSS

Lkw aus Richtung Westen erreichen das Gewerbegebiet Westfalia über nur einen Umweg, der künftig entfallen soll.



# 17

## KV-ANLAGE

Die KV-Anlage ist um eine 30.000 Quadratmeter große Depotfläche gewachsen.

# 20

## SPEICHERSTRASSE

„Die Baufelder an der Wasserseite könnten wir dreifach vermarkten“, sagt Dominik Serfling von d-port21.







# Portalkran für Schwergut

Der Verpackungsspezialist Deufol hat zu Beginn des Jahres im Hafen einen 100-Tonnen-Portalkran in Betrieb genommen – eine Investition mit Strahlkraft in die Region hinein.

„Wir können jetzt Schwergut von bis zu 100 Tonnen Gewicht verladen“, sagt Deufol-Standortleiter Alexander Reese – vom oder aufs Binnenschiff. Bis dato seien es lediglich 25 Tonnen gewesen. „Eine Kapazitätserweiterung für Deufol, für den Hafen und die ganze Region“, stellt er fest, „Dortmund wird damit zur ersten Anlaufstelle für Schwergut, das von hier weiter ins Sauer- und Siegerland sowie das östliche Ruhrgebiet transportiert wird.“ Ware, die sonst quer durch das Ruhrgebiet bis zu Verladestellen nach Wesel oder Gelsenkirchen gebracht werden müsste. Die trimodale Anbindung über Wasser, Bahn und Straße macht Deufol hier zu einem gefragten Logistiker.



Der neue Portalkran wirkt: Deufol-Standortleiter Alexander Reese verzeichnet bereits erste Anfragen von Kunden.

Es gebe bereits erste Anfragen für Warenumschläge wie Rotoren und Turmsegmente für die Windkraft als auch für Großmaschinen wie Generatoren und Pressen. Und sogar die Anfrage, ob Deufol für den sogenannten Südlink, eine 700 km lange geplante Stromtrasse von der Nordsee bis nach Bayern, 550 bis 60 Tonnen schwere Kabeltrommeln umschlagen könne.

Parallel verhandelt das Unternehmen, um an eine 5.000 qm große Fläche zu kommen, die ebenfalls im Hafengebiet liegt. „Die würden wir als Lagerfläche für kleineres Gerät nutzen“, erklärt Reese, „so könnten wir die angestammte Fläche hier für Schwerlast weiterentwickeln.“ Anlieferung per Schiff,

Lagerung und Feinverteilung vom Hafen aus – so ist es gedacht. Der umgekehrte Weg wäre der, dass man an der Überwasserstraße Waren sammelt, die dann über Kanäle und Flüsse die Überseehäfen Antwerpen, Hamburg oder Bremerhaven erreichen, um von dort schließlich in die ganze Welt verschifft zu werden.

Es sei geplant, die Warenströme der Kunden direkt über Deufol laufen zu lassen und bestenfalls übers Wasser. Die Auftraggeber schicken die Komponenten direkt zu den Logistikern am Hafen, dort würden sie eingelagert, verpackt und von Deufol schließlich auf den Weg gebracht, bevor sie vom Kunden am Einsatzort zusammengebaut würden. „Der Kunde spart so Lagerfläche und die üblichen Prozesse wie beispielsweise Warenein- und -ausgang“, so Standortleiter Alexander Reese. Weil Deufol an Ort und Stelle auch die Verpackung übernehme, würden weitere Transportwege eingespart. Das grundsätzliche Ziel sei, Verschwendung von Ressourcen zu verhindern und den Energieverbrauch im gesamten Wertschöpfungsprozess der Kunden zu senken. Das Unternehmen mit Hauptsitz in Hofheim/Taunus beschäftigt weltweit 2400 Mitarbeiter an 90 Standorten in 14 Ländern.

Zurück zum Portalkran: Um was für ein Schwergewicht es sich bei der Neanschaffung handelt, das konnte man schon beim Aufstellen der Hebevorrichtung im November 2024 sehen: Insgesamt fünf Kräne waren involviert, um den Trumm aufzurichten und nochmal anzuheben, um die Fahrwerke drunterzubauen. Mit der Investition in Höhe eines siebenstelligen Eurobetrages wird der Deufol-Standort Dortmund der größte Binnenhub der Gruppe innerhalb Deutschlands werden. Und so einen weiteren Beitrag dazu leisten, mehr Waren von den Straßen auf die Wasserstraßen zu bekommen. Nicht nur, dass die Fahrbahnen in Deutschland durchschnittlich in eher schlechtem Zustand sind, es werde auch immer schwieriger, Genehmigungen für Schwertransporte zu bekommen, sagt Alexander Reese.

Insgesamt eine Maßnahme, die den Dortmunder Standort attraktiver für die Kunden mache, und die sich sicherlich auch auf die Anzahl der Arbeitsplätze auswirken werden. „Wieviel mehr es werden, das kann ich allerdings noch nicht sagen“, meint Alexander Reese.

Der Portalkran sei eine Investition, die sich auch vor dem Hintergrund der aktuellen Klimadiskussion auszahlen werde, sagt Roberto Spranzi voraus, Vorstand DTG Deutsche Transportgenossenschaft Binnenschifffahrt eG. „Aus unserer Sicht sind Binnenhäfen prädestiniert, zu ei-



Roberto Spranzi,  
Vorstand DTG  
Deutsche Transportgenossenschaft.

Arbeitsgruppe „Verlagerung von Großraum- und Schwerlasttransporten (GST) von der Straße auf den Wasserweg und Schiene“.

Von hoher Wichtigkeit sind im Zusammenhang mit kombinierten Verkehren beispielsweise vereinfachte Genehmigungsverfahren für klar definierte Strecken. „Auf diesem Weg kann viel Verkehr

verlagert werden“, so Roberto Spranzi. Während Transporte über 40 Tonnen Gesamtgewicht auf der Straße immer weiter zunehmen und somit auch die Belastung der Straßeninfrastruktur wie etwa Brücken, seien die



Der neue, auf 100 Tonnen ausgelegte Portalkran dient auch dem Umschlag von Komponenten für Windkraftanlagen.

ner Drehscheibe der Energiewende zu werden.“ Das hänge aber entscheidend von ihrer infrastrukturellen Ausstattung ab.

Um die Wasserstraßen allgemein für Groß- und Schwertransporte attraktiver zu machen, sei es unter anderem notwendig, den bürokratischen Aufwand für die Logistiker weiter zu verringern, sagt Roberto Spranzi. Er verweist auf den für das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMDV) erstellten und 2021 veröffentlichten Schlussbericht der

Kapazitäten der Wasserstraßen bei Weitem nicht ausgeschöpft. Dabei könnten Unternehmen mit Transporten über die Wasserwege ihre eigene Co<sub>2</sub>-Bilanz aufbessern. „Autobahnbrücken und Bundesstraßen“, so Roberto Spranzi, „sind wegen ihres schlechten Zustandes teilweise nicht mehr zu nutzen und deswegen mit erheblichen Umwegen verbunden.“ Wasserwege und Häfen wie etwa der Güterverkehrshafen Dortmund könnten einen wesentlichen Beitrag leisten, dem Verschleiß der Straßeninfrastruktur entgegen zu wirken.





# Dauer-Gast im Hafen

Christian Pawliczek, Partikulierer in 3. Generation, steuert die „Michaela“ von Dortmund aus über Kehl am Rhein zurück nach Lübbecke. Dabei bugsiert er sie durch eine Marktlücke.

**B**is zu 2.000 Schiffe fahren jährlich in Dortmunds Güterverkehshafen ein. Eines davon ist die „Michaela“, 85 Meter lang und 1.632 PS stark. An einem Tag im November liegt sie im Kohlenhafen in Nachbarschaft des Recyclingunternehmens TSR am Kai und lässt sich mit Schrott und Metallspänen vollladen. Etwas weiter liegt der 95 Meter

lange Leichter, sozusagen ein Hänger, der von der „Michaela“ geschoben wird. Schiffsführer Christian Pawliczek (55) vom Heimathafen Haren an der Ems ist regelmäßiger Gast in Dortmund. „2024 war ich bestimmt 15 Mal hier“, schätzt er. Schiff und Leichter zusammen fahren mit 2.600 Tonnen Schrott von TSR zu den Badischen Stahlwerken nach Kehl, 550 km den Dortmund-Ems-Ka-

nal und den Rhein runter. Danach geht's mit 2.600 Tonnen Walzdraht beladen über den Rhein, den Dortmund-Ems- und den Mittellandkanal bis nach Lübbecke/Minden. Wenn's nicht auf dem Wasser wäre, könnte man Schienenverkehr sagen. Ein 40-Tonnen schwerer Lkw bräuchte mehrere Fahrten. Und käme auf der A 45 in Lüdenscheid nicht mal über die Brücke.





Ein Steuerhaus wie ein Cockpit.  
Ein Schiffsführer muss heutzutage über hohe technische Kenntnisse verfügen.

Stichwort Brücke: Auf dem Dortmund-Ems-Kanal Höhe Münster gelingt Pawliczek sein Kunststück – es ist wirtschaftlicher Art und führt unter den Brücken her. „Dieser Engpass“, sagt er, „ist unser Vorteil.“ Er ist die Marktlücke, weil die „Michaela“ auskömmlich flach ist.

Er sitzt im Führerhaus, Sohn Henning schrubbt das Deck. 2008 hatte sich der Partikulierer entschieden, sein jetziges Schiff zu kaufen, Baujahr 1996. Eine Investition von 3,9 Mio. Euro für einen gebrauchten Schubverband. So etwas will gut überlegt sein. „Solch einen Betrag in die Abschreibung zu schieben, das ist besser als in die Steuer“, meint er trocken. Abschreibungen mindern den Gewinn, so spart man staatliche Abgaben. Aber einfacher sei das Geschäft

seit 2008 nicht geworden. „Personal- und Spritkosten sind gestiegen, aber das Einfahrergebnis ist ziemlich gleichgeblieben.“ Die beiden Maschinen verbrauchten gegen den Strom pro Stunde 260 Liter Diesel. Das Schiff ist Arbeitsplatz für sechs Mitarbeiter. Frachtseitig ist seit drei Jahren die Importkohle weggefallen. Es drängen viele ausländische Schiffe auf den Markt, und der bürokratische Aufwand steigt.

Gute Leute zu finden, ist überall schwer. Den personellen Grundstock zumindest hat der Partikulierer zusammen. Beide Söhne sind an Bord, der eine hat sein Schiffsführerpatent, der andere sein Steuermannpatent. „Die sind beide so weit, dass ich abhauen kann“, meint der Partikulierer und lächelt. Die Tür geht auf, Henning zieht die Stiefel aus und kommt in die Kabine. Ihm sieht man schon an, dass er sich bei der Berufswahl richtig entschieden hat. „Mich hat das alles seit der Kindheit begleitet“, meint er, „das Rumkommen und so. Und es ist kein gewöhnlicher Job.“ Sein Bruder Michael und er wechseln sich alle vier Wochen ab. So geht das und auch bei den anderen: Vier Wochen Tag und Nacht an Bord, vier Wochen frei. Klar, die Freundin sehe man länger nicht. „Aber das wusste sie ja“, sagt Christian Pawliczek. „Andererseits bin ich auch ein halbes Jahr zuhause.“

Schiffsführer würden gesucht, es gebe keine Probleme, eine Lehrstelle zu finden. Ein Beruf mit Zukunft, bei dem man als Angestellter knapp 5.000 Euro im Monat verdienen könne. „Ist doch gutes Geld“, stellt Christian Pawliczek fest. Er fährt für die Spedition Speicherei in Duisburg, muss sich also die Aufträge nicht selber besorgen. Das macht die Sache etwas entspannter. „Ich hab noch nicht erlebt, dass ich zwei Wochen auf eine Ladung warten muss.“ Vertragsverlängerung mit Handschlag.

Doch „Michaela“ zahlt dafür, ständig mit Alteisen malträtiert zu werden. Be- und Entladen tun ihr weh. „Es gibt Schäden am Schiff“, sagt Christian Pawliczek. Schrott schrottet halt, was man Boden und Wänden auch ansieht. Das wollen

viele Partikulierer nicht, aber er nimmt es in Kauf.

Warum investiert er nicht in ein zweites Schiff? Der Schiffsführer erzählt von zuhause: In Haren an der Ems gebe es einen Schiffer-Stammtisch, da hätten mal 12 Partikulierer teilgenommen. „Irgendwann waren es acht, dann nur noch sechs.“ Der Grund: „Ständig fehlten Leute an Bord.“ Dann müsse Ersatz her. „Alle schreien nach Schiffsführern, und wenn man einen Ersatz findet, dann kostet der gut 500 Euro am Tag. Da fährt man lieber selber – und geht nicht zum Stammtisch“, schildert Christian Pawliczek. Einfache Rechnung: zwei Schiffe, doppelter Stress. Das braucht er nicht. Man sieht ihm die Ruhe an. Schiff und Leute, das Gesamtensemble strahlt So-



Christian Pawliczek fährt für eine Spedition in Duisburg und muss sich seine Aufträge von daher nicht selber besorgen.

lidität aus. Nachmittags kommen zwei Frauen an Bord, die die fünftägige Reise bis nach Kehl gegenüber von Straßburg als Touristinnen über die Seite [www.ms-michaela.de](http://www.ms-michaela.de) im Netz gebucht haben. Jede von ihnen hat eine eigene Kabine. Der Gesamtpreis für beide beträgt 790 Euro bei Eigenverpflegung – was nicht ausschließt, dass alle mal abends zusammen am Tisch sitzen. Gläschen Wein und dann an der Loreley vorbei. Freiheitsgefühle wenn schon nicht auf großer, zumindest aber auf langer Fahrt. Nee, nix für den Partikulierer Christian Pawliczek. „Hör' auf mit Schifffahrtsromantik“, wehrt er ab, „für mich ist das hier ein Stück Eisen. Aber es ist mein Eisen.“





# Lieferant für Stahlwerke

Das Metall-Recyclingunternehmen CRONIMET stärkt seinen Standort am Hafen und verlegt den Geschäftsbereich Raw Materials von Duisburg nach Dortmund.

In Karlsruhe 1980 gegründet, ist das Unternehmen CRONIMET inzwischen mit rund 1.600 Mitarbeitern an weltweit 75 Standorten präsent und Weltmarktführer im Edelstahlrecycling. Der Umsatz im Jahr 2023 betrug mehr als drei Milliarden Euro.

60.000 bis 80.000 Tonnen werden in Dortmund jährlich umgeschlagen. „Wir haben ein Netz von ungefähr 200 kleineren und mittleren Schrotthändlern, die uns – gemessen von Dortmund aus – aus einem Radius von ungefähr 200 Kilometern beliefern“, sagt Julija Komarovic, seit 2020 Geschäftsführerin von CRONIMET Dortmund.

„Wir beliefern von hier aus per Schiff Stahlwerke bis nach Spanien und Finnland.“ Schrotte werden auch von außerhalb Europas zugekauft. „Der Schrott ist manchmal in den USA und Brasilien so günstig, dass es sich tatsächlich lohnt,



Mit einer Presse werden Edelstahlreste zu kleinen Päckchen geformt.

ihn hierher zu transportieren“, sagt Julija Komarovic. Der Standort sei ausgelegt auf die Verarbeitung großer Mengen. „Wir können hier am Dortmunder Hafen parallel einen 1.000-Tonnen-Zug und ein Schiff mit einer 2.000-Tonnen-Fracht verladen“, stellt die Geschäftsführerin fest.

„Wir gehören mit zu den ersten, die merken, wenn sich die Wirtschaft verschlechtert“, meint sie. Ob Waschmaschine oder Auto: Wenn der Konsum sinke, komme weniger Ware an, somit würde auch von den Stahlwerken weniger nachgefragt. Ganz schwierig war die Zeit nach Corona. Und auch mit dem An-





Das Areal am Dortmunder Hafen, das Geschäftsführerin Julija Komarovic und ihre Mitarbeiter bewirtschaften, gehört zu den größten von CRONIMET in Europa.

Der Gang über das Areal, auf dem 47 Mitarbeiter beschäftigt werden, widerlegt jedes Vorurteil, das man gegenüber Schrottplätzen gemeinhin pflegt. Säuberlich werden die Schrotte nach Art und Qualität getrennt. Eingangskontrollen verhindern, dass radioaktive Metalle eingelagert werden, Mitarbeiter prüfen mit einem Handlesegerät die Legierungen.

„Recycler Schrott ist für mich wie Gold“  
Julija Komarovic

Schrott ist für mich wie Gold“, meint Julija Komarovic. „Er geht nicht verloren.“ Neben der Sparte Stainless (Edelstahlschrotte) wird ab 2025 an der Kipperstraße auch der Bereich Raw Materials angesiedelt, der sich mit dem Handel von Metallpulvern, Ferrolegierungen und Metallen in unterschiedlichen Größen und Spezifikationen befasst.

Es wird gemischt, es wird geschreddert, es werden Metallbriketts gepresst, um eine platzsparende Verladung auf den Schiffen zu ermöglichen. Ein Gelände voller matt glänzender Metalle, die auf die Wiedereingliederung in den Wirtschaftskreislauf warten. Durchschnittlich tauche Endverbraucherschrott, seien es Töpfe, Pfannen oder Teile einer chemischen Anlage, nach 27 Jahren Gebrauch auf den Schrottplätzen auf. „Recycler

„Wir haben hier größere Hallen, die wir so besser nutzen wollen“, erläutert Julija Komarovic, „das kann ein wichtiges Projekt für Dortmund werden, wir verbinden sehr große Hoffnungen damit.“ CRONIMET verfügt über ein 66.000 Quadratmeter großes Areal längs des Marxhafens. Es ist das umfänglichste Areal des Unternehmens in ganz Deutschland und gehört mit zu den größten in Europa.

griffskrieg Russlands gegen die Ukraine verbinde sich eine Zäsur: Nicht nur, dass das Geschäft mit Russland vom Konzern eingestellt worden ist – ganz allgemein hätte sich ein Mengenverfall von rund 20 Prozent ergeben. Im Konzern hält man sich selbstbewusst an eine Devise: „Was kommt, das kommt.“ Man sei grundsätzlich optimistisch, dass sich aus Veränderungen immer auch neue Chancen ergeben, so Julija Komarovic.



Der Schrott wird nach Art und Qualität getrennt. Mitarbeitende prüfen bei der Anlieferung die genaue Beschaffenheit.

## DOKOM21 Online Backüp



**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**



# Tanklager für di

Bei VARO Energy's Tanklager versorgen sich über 15  
Jetzt plant das Unternehmen Investition in eine Elektrot





Varo Energy betreibt in  
Deutschland insgesamt  
16 Tanklager – eines davon  
im Dortmunder Hafen.

Die „Tankstelle der Region“ umfasst sieben Behälter, die seit den 60er Jahren in trauter Nachbarschaft stehen. Ihr Fassungsvermögen von 13 Millionen Litern Diesel bzw. Heizöl und ihr jährlicher Durchsatz von rund 300 Millionen Litern insgesamt machen deutlich, wie sehr die energiedichte Wirtschaftsregion östliches Ruhrgebiet vom Hafenstandort am Tankweg profitiert. „Wir haben diese Anlage, die ursprünglich von vier Unternehmen betrieben und über Jahrzehnte zusammengeführt wurde, seit 2014 unter dem Dach von VARO“, sagt Onno Handels, Director Terminals & Distribution Germany.

VARO Energy ist ein in 26 Ländern verteilter Konzern mit Hauptsitz in Zug/Schweiz, tätig in den Bereichen Produktion, Lagerung und Distribution, Marketing und Handel in der gesamten Energie-Wertschöpfungskette. Von Benzin, Flugtreibstoff, Heizöl und Diesel, Biokraftstoffen und (grünem) Wasserstoff über Biomethan bis hin zur Elektromobilität. Damit ist VARO auch ein Unternehmen, das eine lange Tradition in der Erdölverarbeitung hat und sich angesichts des Klimawandels sehr moderner Diskussionen stellen muss. „Das beunruhigt uns nicht“, erläutert Onno Handels. „Wir sehen die Veränderungen, und wir reagieren darauf. Und wir sind davon überzeugt, dass es nicht nur eine Antriebsart geben wird. Es wird eine Kombination von allen sein.“ Am Tankweg verfüge man über eine Fläche von 30.000 qm, „groß genug, um uns einige neue Sachen zu überlegen“. Eine davon wird möglicherweise bereits in diesem Jahr umgesetzt. So plant VARO am Tankweg über eine Million Euro in den Bau einer Stromtankstelle für Lkw und Baufahrzeuge, 12 Ladestationen plus Abstellflächen für Zugmaschinen zu investieren.

Hauptgeschäft wird aber auf absehbare Zeit noch der Handel mit Diesel und Heizöl bleiben, dafür mag die am Kai liegende „Melbourne“ ein Beispiel sein. Das Schiff wird um 1,5 Millionen Liter Heizöl erleichtert. Dahinter befindet sich noch eine Entladestation für

# e Region

50 Händler mit Diesel und Heizöl.  
Tankstelle für Lkw und Baufahrzeuge.

# VOM DORTMUNDER HAFEN IN DIE WELT

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



SICHER HEBEN. SICHER TRANSPORTIEREN.



**Dolezych**  
EINFACH SICHER

DEUTSCHLAND | CHILE | CHINA | POLEN | RUSSLAND | TÜRKEI | UKRAINE | USA



Spezialöle, wie sie Hersteller von Druckerschwärze und Reifen benötigen. Damit verbindet sich ein Gruß an die benachbarten Deutschen Gasrößwerke, deren verbundene Unternehmen sich hier ebenfalls versorgen.

„Rund 200 Schiffe fahren uns jährlich aus den Seehäfen Rotterdam, Amsterdam und Antwerpen sowie aus den Häfen Gelsenkirchen und Bottrop an“, schätzt Bernd Berger, der für die Standorte Dortmund, Lünen und Hamm zuständige Tanklagerleiter. Damit ist der Dortmund-Ems-Kanal eine echte wirtschaftliche Lebensader. Insgesamt betreibt das Unternehmen 16 solcher Lager in Deutschland und 45 in Europa. Wobei am Tankweg nicht nur zwischengelagert wird. Nach einer Probenentnahme jeder Ladung (sie muss ein Jahr aufbewahrt werden) wird hier, je nachdem, was gefordert ist, Biodiesel (auf pflanzlicher Basis) beigemischt. „Ein Schritt, um die Produkte langsam weiter zu vergrünen, erklärt Onno Handels. Der Standarddieselmotorkraftstoff mit der Bezeichnung B7 zeigt an, dass ihm sieben Prozent Biodiesel, vorwiegend



Onno Handels, Director Terminals & Distribution Germany bei Varo Energy und Tanklagerleiter Bernd Berger (v.l.).

Am Fuße eines der Tanks wartet ein Laster. Der mit Gurten gesicherte Fahrer steht auf dem Dach und lenkt das Fallrohr, über das er den Lkw befüllt. Es geht hier zu, wie an einer gewöhnlichen Tankstelle – tanken muss man schon selber. „Wir liefern nicht aus“, erklärt Onno Handels, „wir verkaufen nur an Händler, die hier ihre Lkw betanken.“ Nur ausgewiesene Fahrer, mit speziellen Zugangskar-

Das mag ein Grund dafür sein, dass auf dem drei Hektar großen Gelände lediglich sechs Mitarbeiter beschäftigt sind. Der Konzern insgesamt beschäftigt 1400.

Ein Standort, der als Störfallbetrieb eingeordnet ist und daher besonderen Sicherheitsansprüchen genügen muss. Zoll, Wasserpolizei, Bezirksregierung: „Die haben alle ein Auge auf uns“, stellt Onno Handels fest, „wir versuchen aber auch selber auf alles zu achten.“ Technologien, Produkte und Gesetzgebung entwickelten sich fort oder würden erweitert. „Es ändert sich ständig etwas. Ich schätze, dass wir pro Jahr zehn bis 15 Veränderungen managen müssen.“ Hat sich der Ukrainekrieg auf das Geschäft ausgewirkt? „Es gab einige Unternehmen, die zu Anfang des Krieges einen Vorrat angelegt haben, um ihre Produktionsprozesse abzusichern“, sagt er, „das hat etwas an Geschäft gebracht.“



Die Tanklager von Varo Energy am Hafen haben einen Durchsatz von rund 300 Millionen Litern pro Jahr.

aus Raps, beigemischt werden können. Es sei durchaus denkbar, dass der Anteil auf 30 % steige. Das Gleiche passiere mit Benzin und Ethanol, das hauptsächlich durch Gärung aus Biomasse gewonnen wird. Benzin spielt aber bei VARO in Dortmund keine Rolle.

ten versehen, kämen auf das kameräuberwachte Gelände, um abzapfen. Das an sechs Tagen die Woche über je 24 Stunden. „Rund 150 Unternehmen aus dem Münster- und Sauerland sowie aus Ostwestfalen bedienen sich hier“, schließt Berger an.

Die erdölverarbeitende Industrie mag eine konservative sein, die Gegenwart will allerdings moderne Antworten auf die Probleme der Zeit – ökonomisch und vor allem ökologisch. Also hier ebenfalls Entwicklung. Onno Handels: „Um resilient zu bleiben, wird es immer Energie geben, die angeliefert, zwischengelagert und verteilt werden muss – welche auch immer.“ VARO Energy hält dabei alle Fäden in der Hand.

# Der Vollanschluss kommt

Seit Langem wird über einen Vollanschluss der OWIIIa an die Westfaliastraße diskutiert. Die Stadt Dortmund schlägt für das Vorhaben nun Pflöcke ein – im wahrsten Sinn des Wortes.

**S**chwerlasten, die etwa von der A45 kommen und das Gewerbegebiet Westfaliastraße am Hafen zum Ziel haben, müssen einen rund 1,4 Kilometer langen Umweg fahren. Mangels eines direkten Anschlusses aus Richtung Westen von der OWIIIa (verlängerte Mallinckrodtstraße) auf die Westfaliastraße steuern die Lkw zunächst die Hafenbrücke am Sunderweg an, um zu wenden, auf die Gegenfahrbahn zu kommen und die dortige Abfahrt „Gewerbegebiet Westfalia“ zu nehmen. Das soll sich ändern: Die Stadt Dortmund möchte den bestehenden Anschluss der OWIIIa an die Westfaliastraße nun zu einem „Vollanschluss“ erweitern.

Die Planungen dafür hatte ein von der Stadt beauftragtes Büro übernommen. Kernpunkte: Die OWIIIa soll für die Verkehre aus Richtung Westen eine Abfahrt mit direktem Anschluss an die Westfaliastraße bekommen. Dort entsteht eine Abfahrtsrampe mit einem rund 120 Meter langen Damm und einer knapp 196 Meter langen Brückenkonstruktion. Dem entsprechend ist auf der gegenüberliegenden Seite der OWIIIa (zusätzlich zur vorhandenen Abfahrt) eine Auffahrtsrampe mit einem barrierefreien Fuß- und Radweg geplant. Sie besteht wie ihr Pendant auf der anderen Seite aus einem 120 Meter langen Dammbauwerk und einer vierfeldrigen, rund 176 Meter langen Brückenkonstruktion. Die bisherige Abfahrtsrampe wird nach Norden in den Bereich der dort vorhandenen Spindel verlegt, die dann abgerissen wird.

Die Gesamtkosten werden aktuell mit 37,5 Mio. Euro beziffert, rund 75 Pro-



Der Umweg, den Lkw aus Richtung Westen kommend, zum Gewerbegebiet Westfalia fahren müssen, soll bald der Vergangenheit angehören.

zent sollen über Fördermittel abgedeckt werden. Wann die fließen, ist allerdings offen. Das Land NRW hat der Stadt signalisiert, die Mittel für den kommunalen Straßenbau seien aktuell „eng bemessen.“ Zu den Akten legen will die Stadt die Pläne für den Vollanschluss dennoch nicht. Im Gegenteil: Sie will die Unterbauten der Zufahrtsbrücken, bestehend aus Bohrpfeilern, Pfahlkopfplatten und Betonpfeilern vorzeitig anlegen – und damit jetzt schon die Voraussetzungen für die endgültige Fertigstellung schaffen, sobald die Fördergelder fließen können. „Damit wäre der Vollanschluss präjudiziert“, sagt Jürgen Hannen, stellvertretender Leiter des Tiefbauamtes.

Der Baubeginn für die Unterbauten, die auf dem DB-Gelände an der Westfalia-

straße entstehen, ist für Oktober 2025 geplant, die Fertigstellung für Sommer 2026. Da Arbeiten parallel zu den Gleisarbeiten für den Neubau des ICE-Werks ausgeführt werden, stimmen sich Stadt und DB so miteinander ab, „dass die Einschränkungen für den Bau des ICE-Werks so geringfügig wie möglich sind“, wie Jürgen Hannen erläutert. Damit werde vermieden, dass bei einer späteren Errichtung der Unterbauten die in Betrieb befindlichen DB-Anlagen wie etwa Gleise und Oberleitungen zunächst zurückgebaut und dann erneut erstellt werden müssten. „Sobald sich die Fördermittelsituation zugunsten der Stadt Dortmund ändert, sollen die Arbeiten zur weiteren Umsetzung des Vollanschlusses wieder aufgenommen und das Bauwerk vollendet werden“, sagt Jürgen Hannen.





# Mehr Raum für Logistik

Die Erweiterung der Anlage für den Kombinierten Verkehr (KV) um eine 30.000 Quadratmeter große Depotfläche durch DSW21 ist abgeschlossen.

Mit der Maßnahme geht eine nachhaltige Stärkung des Logistikstandortes einher.

**D**ie neue Depotfläche wird an die Container Terminal Dortmund GmbH (CTD) verpachtet, die bereits die benachbarte, 70.000 Quadratmeter große Umschlaganlage betreibt. „Durch die zusätzliche Depotfläche sind wir noch besser gerüstet, um in einem dynamischen Marktumfeld zu bestehen“, sagt CTD-Geschäftsführer Torsten Schütte. Die Erweiterung ermögliche es, die Aktivitäten an einem zentralen Ort zu bündeln. „Das bedeutet eine erheblich effizientere Bewirtschaftung der Flächen. Unsere Kapazitäten werden erweitert und wir sind besser aufgestellt, um die Nachfrage zu bedienen“, so Torsten Schütte. „Das stärkt uns im Wettbewerb.“

Nach dem Aufbau des zweiten Portalkrans 2019 sei die Fertigstellung der Depotfläche der nächste bedeutende Schritt, betont Ulrich Jaeger, Verkehrs-

vorstand von DSW21. „Wir zeigen damit erneut unsere Fähigkeit, große Infrastrukturprojekte erfolgreich umzusetzen“, so Jaeger. Die nun abgeschlossenen, rund vier Millionen Euro große Investitionsmaßnahme unterstütze die Wettbewerbsfähigkeit des Standortes Dortmund und trage zur Entwicklung des Logistikwesens bei, indem sie die Vernetzung zwischen Straße und Schiene weiter vorantreibe. Damit werde ein „klares Zeichen für die Zukunft gesetzt“, so DSW21-Verkehrsvorstand Ulrich Jaeger.

Von einem „positiven Impuls für Dortmunds Hafen“ spricht auch Bettina Brennenstuhl, Vorstandin der Dortmunder Hafen AG. Die Erweiterung der KV-Anlage um die Depotfläche führe zu einer Freigabe der bisherigen Container-Abstellflächen am Südufer des Südhafens. Dort hat sich das Unternehmen Baustoff-Logistik Ruhr-

tal GmbH angesiedelt – wodurch sich Möglichkeiten für zusätzlichen Schiffsgüterumschlag im Baustoff-Segment ergäben. Darüber hinaus verkürze der neue Container-Standort an der Franz-Schlüter die Wege für das CTD und entlaste somit auch die Straßen im Hafen, unterstreicht Bettina Brennenstuhl.

Darauf hebt auch Kristina Rummeld ab, Bau- und Projektleiterin DSW21. Beispielsweise sei eine neue Zufahrt geschaffen worden, durch die der Verkehrsfluss optimiert werde. „Bedingt durch das Wetter, mussten die Abläufe während der Bauphase ständig neu angepasst werden“, sagt Kristina Rummeld rückblickend. Dennoch sei es gelungen, die Erweiterung der KV-Anlage mit rund vier Millionen Euro anstelle der zuvor veranschlagten 5,5 Millionen Euro zu realisieren, so Rummeld. „Die Weichen für einen effizienten Betrieb der Anlage sind nun gestellt.“



# Raus in die Welt oder rein in die Stadt

21 sorgt für Bewegung



WIR  
MACHEN'S  
EINFACH

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

Hafen, Airport, Nahverkehr  
sind Teil unserer Daseins-  
vorsorge für Dortmund



WIR MACHEN'S EINFACH

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



# Neues Amt im Präsidium

**B**ettina Brennenstuhl, Vorstandin der Dortmunder Hafen AG, ist zum Präsidiumsmitglied des Bundesverbands Öffentlicher Binnenhäfen e.V. (BÖB) gewählt worden. Die Wahl fand bei der öffentlichen Jahrestagung des BÖB im Oktober 2024 mit rund 100 Teilnehmern im Neusser Zeughaus statt.

Bei der Podiumsdiskussion lobte Oliver Krischer, NRW-Minister für Verkehr, Umwelt und Naturschutz, die Zusammenarbeit mit dem BÖB. Dabei verwies er auf den in der Verkehrsministerkonferenz in Duisburg beschlossenen Zehn-Punkte-Plan zur Stärkung von Binnenschifffahrt und Binnenhäfen. Darin werde die Forderung der Bundesländer an den Bund bekräftigt, sich an den Infrastrukturkosten der Häfen zu beteiligen und die Maßnahmen aus der




Das neu gewählte Präsidium (v.l.): Carsten Strähle (Hafen Stuttgart), Jens Hohls (Hafen Braunschweig), Bettina Brennenstuhl (Hafen Dortmund), Joachim Zimmermann (Bayernhafen) und Uwe Köhn (Hafen Mannheim).

Nationalen Hafenstrategie schnellstmöglich umzusetzen. Obendrein, so Minister Krischer, habe sein Ministerium einen Dialogprozess zur Vereinfachung von Genehmigungsverfahren in Gang gesetzt. Behörden, Hafenbetreiber und Landesverwaltung seien gefordert, geeignete Maßnahmen auszuarbeiten.

„Die Entwicklung einer Bund-Länder-

Förderung für Kai- und Uferanlagen darf nicht weiter verzögert werden“, betonte BÖB-Präsident Joachim Zimmermann. Er forderte Bundesländer und Kommunen auf, „ihre Hausaufgaben zu machen“. Sie seien besonders beim Flächenschutz und der Vereinfachung von Genehmigungsverfahren gefordert. „Die Binnenhäfen“, so Zimmermann, „sind bereit, mit Vorschlägen und Expertise mitzuarbeiten.“



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





**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**

# „Der Nutzungsmix bie

Dominik Serfling, Geschäftsführer von d-port21, zur Entwicklung der nördlichen Speicherstraße in ein Quartier mit den Schwerpunkten Büro, Gewerbe und Digitalisierung, begleitet von Freizeit-, Bildungs- und Kultureinrichtungen.



**H**err Serfling, was verbinden Sie mit dem Datum Donnerstag, 26. September 2024?

Serfling: (schmunzelt) An dem Tag hat der Rat der Stadt den Bebauungsplan IN246 für die nördliche Speicherstraße beschlossen. Zwischen dem Aufstellungsbeschluss in 2020 und dem Satzungsbeschluss liegen gerade vier Jahre. Das ist keine lange Zeit für ein solch komplexes Vorhaben. Dabei ist vor allem deutlich geworden, dass alle große Lust auf die Quartiersentwicklung in der nördlichen Speicherstraße haben.

***Der Satzungsbeschluss gibt der Entwicklungsgesellschaft d-port21 freie Hand für die Vermarktung der Grundstücke. Wie groß ist das Interesse bei potenziellen Investoren, was nehmen Sie diesbezüglich wahr?***

Trotz der konjunkturell schwierigen Lage in Deutschland stößt das Projekt auf hohes Interesse. Das merken wir in zahlreichen Gesprächen mit Projektentwicklern, Investoren und Nutzern aus Dortmund und dem Ruhrgebiet. Das Grundstück Speicherstraße 41 bis 45 haben wir bereits an das Unternehmen Julius Ewald Schmitt GmbH & Co. KG vergeben. Die vier Baufelder an der Wasserseite entlang der künftigen Promenade beispielsweise könnten wir dreimal vermarkten, so groß ist das Interesse. Dort kann vier- bis fünfgeschossig gebaut werden. In Richtung der Kleingärten fällt die Bebauung kleinteiliger aus. Die Entwicklung



# tet sehr viel Potenzial“

in diesem Bereich des Quartiers bietet sich insbesondere für jüngere Unternehmen an, die aus der Gründungsphase herausgewachsen sind und eine eigene Adresse bilden möchten. Beispielsweise Architekten, Rechtsanwälte, Ärzte, Beratungsfirmen oder Kreative. Uns ist wichtig, dass Investoren und Nutzer bei dem Prozess ihre eigenen Ideen und Vorstellungen einbringen. Das gilt auch für die geplante Quartiershalle.

## **Wie kommen die Pläne für die Quartiershalle im Markt an?**

Wir sind nach zahlreichen Gesprächen mit Interessenten mitten in der Findungsphase und wollen nun gezielt auch mögliche Nutzer ansprechen, um sie mit Investoren zusammenzubringen. Unser Ziel ist es, 2025 mit konkreten Akteuren in Gespräche einzusteigen. Der angestrebte Nutzungsmix bietet ebenfalls sehr viel Potenzial beispielsweise für Selbstständige und Start-Ups - quasi für alle Arten von nicht störendem Gewerbe. Beispielweise für eine Fahrrad-Werkstatt. Denkbar wären etwa auch Studios, Ateliers und Showrooms, mit denen die bereits ansässigen Hafenfir- men sich und ihre Produkte vorstellen. Auch Gastronomie ist willkommen. Generell gilt, dass wir die insgesamt zehn Hektar große Entwicklungsfläche an der nördlichen Speicherstraße vermutlich in Süd-Nordausrichtung entwickeln bzw. vermarkten möchten. Die Quartiershalle wird dann parallel hierzu mitgebaut.

## **Wann startet d-port21 mit der Erschließung der Quartiershalle?**

Die Erschließung erfolgt von der Bülowstraße über zwei Stichstraßen. Eine der beiden Straßen verläuft hinter der Quartiershalle und mündet auf die Speicherstraße. Sie ist für Lieferver-



### **Dominik Serfling (38)**

...hat sein Studium als Raumplaner an der TU Dortmund mit dem „Master of Science“ abgeschlossen. Als Bereichsleiter bei „InnovationCity Management GmbH“ in Bottrop befasste er sich mit Projekten der klimagerechten Quartiersentwicklung und Stadtumbaumaßnahmen zur energetischen Sanierung von Gebäuden. Seit April 2023 ist er Leiter der Stadtentwicklungsprojekte von DSW21. Im Januar 2024 trat er als Geschäftsführer in die Entwicklungsgesellschaft d-port 21 ein, die den Umbau der nördlichen Speicherstraße am Hafen in ein Quartier mit dem Schwerpunkt „Digitalität“ vorantreibt.

kehr und als Zufahrt für die Feuerwehr gedacht und wird ansonsten eine Fußgängerzone, der Durchgangsverkehr bleibt also draußen. Die weitere Stichstraße bildet die Zufahrt zum geplanten und 660 Stellplätze großen Mobility-Speicher, der auf dem Grundstück der früheren Hafenverwaltung entsteht. Ende 2025 wollen wir mit dem Bau der Erschließungsstraßen starten. Wir gehen davon aus, dass der Mobility-Speicher 2027 stehen könnte.

## **Wer kommt für den Bau der Quartiershalle infrage?**

Wir sind da nicht festgelegt. Denkbar ist ein Privatinvestor, der die Halle entwickelt, gleichzeitig als Betreiber auftritt und die Flächen vermietet. Es kann auch ein Investoren-Paar sein. Oder ein Bauherr und ein Betreiber, denkbar sind eben mehrere Modelle. Vor dem Baustart sind noch Erhaltungsmaßnahmen für die je 96 Stüt-

zen an beiden Seiten des Gerüsts geplant. Diese Erhaltungsmaßnahmen nimmt d-port21 vor.

## **Vom Mobility-Speicher einmal abgesehen: Wann, schätzen Sie, kann in der nördlichen Speicherstraße mit dem ersten Bauprojekt gestartet werden?**

Jedes Projekt benötigt seine Vorlaufzeit, vom ersten Entwurf über die Ausführungsplanung bis hin zur Baugenehmigung, Baubeginn und Fertigstellung können 3,5 Jahre vergehen. Abhängig von der Komplexität des einzelnen Vorhabens, gehe ich von einem Baustart frühestens 2027 aus. Dabei sollte gerade das erste Bauprojekt möglichst intensive Berührungspunkte mit dem Bereich Digitalisierung haben.

## **Ein weiterer Hotspot liegt auf dem markanten Raiffeisensilo in der Speicherstraße. Der Pachtvertrag läuft Ende 2025 aus. Und dann?**

Wir haben unter Mitwirkung eines Architekturbüros, eines Baustoffsachverständigen und eines Wertermittlers eine umfassende Machbarkeitsstudie für den Gebäudekomplex erstellen lassen. Sie hat ergeben, dass die Gebäudezeile wirtschaftlich zu entwickeln ist – der Siloturm hingegen nicht. Der Expertise folgend, haben wir uns für den Rückbau des Turms ausgesprochen, um das Risiko von Entwicklungshemmnissen zu minimieren. Aufgrund de städtebaulichen Gesamtwerts als identitätsstiftende Landmarke hat der Rat der Stadt in seiner Sitzung am 12. Dezember aber anders entschieden. Das ist als Grundstückseigentümer sein gutes Recht. Als Entwicklungsgesellschaft werden wir nun zeitnah in die Investorensuche einsteigen, um die Entwicklung des Areals weiterhin gewinnbringend voranzutreiben.

# Investor setzt aufs neue Quartier

Die Vorfreude auf das Speicherstraßen-Quartier im südöstlichen Bereich des Güterverkehrshafens wächst.

**D**er Bebauungsplan ist verabschiedet, die Entwicklungsgesellschaft d-port21 hat mit der Vermarktung der Grundstücke in der nördlichen Speicherstraße begonnen. „Dass heißt aber nicht, das die Bagger jetzt schon anrollen“, erklärte d-port21-Geschäftsführer Dominik Serfling beim 15. Bürgerdialog mit Blick auf die noch anstehenden Untersuchungen und Vorbereitungen. (Siehe auch S. 20/21.). Bei der Veranstaltung in der Akademie für Theater und Digitalität bat auch Oberbürgermeister Thomas Westphal etwas Geduld. Die Entwicklung werde Potenzial für die gesamte Nordstadt haben, sagte er voraus.



Mit Spannung verfolgten die Zuhörer die Ausführungen zum kommenden Digitalquartier.

Das gilt auch für die geplante Quartiershalle. Knapp die Hälfte der Fläche (45%) soll mit Büros und Co-Working-Plätzen belegt werden. Gastronomie und Verkaufsflächen machen rund 30% aus, Gewerbe und Werkstätten 15%. Weitere rund 15% der Fläche sollen für Veranstaltungen genutzt werden. „Das wird sich rechnen. Es ist solide, es ist machbar“, zeigte sich Dr. Christoph Meyer zum Alten Borgloh vom Planungsbüro Loop überzeugt, das die Machbarkeitsstudie für die Quartiershalle erstellt hat. Sie soll ausdrücklich kein Gebäude sein, das



Julius Ewald Schmitt: „Alte Gebäude wieder in Schuss zu bringen, ist unsere Leidenschaft.“

perfekt auf einen Nutzer zugeschnitten sei, wie Veit Knickenberg, ebenfalls vom Planungsbüro Loop, betonte. Vielmehr solle es eine „Erlebnishalle“ mit flexiblen und vielfältigen Einbauten werden. Es solle ein Ort geschaffen werden, „der begeistert und fasziniert“, so Veit Knickenberg.

Vorfreude weckt auch das Vorhaben der Immobiliengesellschaft Julius Ewald Schmitt GmbH & Co KG zur Modernisierung des früher als Autowerkstätten genutzten Gebäudekomplexes an der Speicherstraße 41 bis 45. „Alte Gebäude wieder in Schuss zu bringen, ist unsere Leidenschaft“, sagte Firmeninhaber Julius Ewald Schmitt. 1894 gegründet, hält das Unternehmen mit Sitz in der nördlichen Innenstadt in Dortmund aktuell 1.300 Wohnungen im Bestand.

Leben bringen will Julius Ewald Schmitt auch in das historische, aus den 1920er Jahren stammende Gebäude an der Speicherstraße mit seinen gemauerten Rundbögen und der Putzfassade. Das Gebäudeensemble sei teilweise „sehr kaputt“ – aber eben auch „ursprünglich und mit viel Poten-

zial“, so Julius Ewald Schmitt. Seine Pläne, das Erdgeschoss mit Gastronomie und Shops zu füllen und die oberen Geschosse für Büros, Co-Working- und Veranstaltungsräume herzurichten, stießen auf Beifall. „Ich bin Hafenanwohnerin, finde den Erhalt des Gebäudes super und freue mich schon, dort in absehbarer Zeit Kaffee oder Bier zu trinken“, meldete sich eine Zuhörerinnen zu Wort.

Wobei Julius Ewald Schmitt deutlich machte, dass auch für dieses Projekt inklusive aller Vorbereitungen drei bis vier Jahre notwendig seien. Das voraussichtliche Investitionsvolumen beziffert er mit „nicht unter drei Millionen Euro.“ Eine Größenordnung von drei bis fünf Mio. Euro könnte auch eine neue Drehbrücke kosten: Ihr Bau, der eine alte Fußwegeverbindung zwischen dem Kerngebiet des Hafens und der Speicherstraße wiederherstellt, soll möglichst am Anfang der Entwicklung des neuen Hafen-Quartiers stehen, wie d-port21-Geschäftsführer Dominik Serfling erläuterte. Voraussetzung für die Wiederherstellung der Drehbrücke sei die Akquise von Städtebau-Fördermitteln.



## Spender gesucht

**B**lutspenden erwünscht: In der Blutbank des Dortmunder Klinikums besteht ein deutlicher Mangel an den für viele Menschen so wichtigen Blutkonserven. Je nach Blutgruppe reiche der Vorrat nur für wenige Tage, sagt Dr. Uwe Cassens, Leiter des Instituts für Transfusionsmedizin.

Das sei sehr knapp. Zumal das Klinikum neben den eigenen Patienten auch fast alle anderen Krankenhäuser und hämatologischen Praxen in Dortmund versorge. Neben Operationen werde das Spenderblut vor allem auch bei der Behandlung von Krebspatienten eingesetzt.

Um weitere Menschen zur Blutspende zu bewegen, hat das Klinikum Dortmund die Aufwandsentschädigung von 20 auf 25 Euro erhöht. Wer helfen möchte: Die Blutspende am Klinikum (Alexanderstraße 6 bis 10, Do-Mitte) freut sich auf Erwachsene zwischen 18 und rund 68 Jahren (Neuspender bis 60 Jahre) mit mindestens 50 Kilogramm Körpergewicht. Alternativ lässt sich ein Termin über die App „Statusplus Blutspende“ vereinbaren. Die App bietet Info, Entscheidungshilfen und Hintergrundwissen. Nutzer können ihre Blutgruppe, Laborwerte der letzten Spende und einen Countdown für die nächste Spende anschauen – und über die App bequem einen Termin vereinbaren.

## Neuer Mitarbeiter

**N**ils Graf ist das neue Gesicht im Team der Hafen AG: Von einem Hagener Unternehmen für Befestigungstechnik gekommen, verstärkt der 26-Jährige seit Frühjahr 2024 als Sachbearbeiter das Liegenschaftsmanagement. Zu seinen Aufgaben gehört u.a. das Vertragswesen für die von der Dortmunder Hafen AG verwalteten Grundstücke.



„Es ist viel, es ist neu und es ist spannend“, sagt der ausgebildete Industriekaufmann Nils Graf über seine Tätigkeit. „Ich bin quasi ein Quereinsteiger und musste mich in die Materie zunächst einarbeiten“. Seine Hobbies sind Sport und Reisen: Einen Teil seiner Freizeit verbringt er auf dem Basketballfeld des BG Hagen, seinen Urlaub am liebsten in Asien. Nach Trips durch Indonesien und Thailand steht als nächstes Vietnam auf dem Reiseplan.

## Dortmunds Hafen im WDR-Videotagebuch



Letzte Instruktionen: WDR-Mitarbeiterin Melanie Klütting erläutert Hafenmeister Sebastian Koch, wie die Aufnahmegeräte funktionieren.

**D**ortmunds Hafen im WDR-Fernsehen: Vom Sonnenaufgang im Hafen über das Bergen von Gegenständen aus dem Wasser bis hin zur Echolotmessung – im WDR-Videotagebuch gaben Hafenmeister Sebastian Koch und Max Brandenburger sowie die Hafenhändler vielseitige Einblicke in die Atmosphäre und den maritimen Arbeitsalltag zwischen Altem Hafenterrain und Containerterminal. In drei Folgen führten sie die Fernsehzuschauer im Format WDR-Videotagebuch in Wort und Bild in den Dortmunder Hafen und erläuterten, welche Aufgaben dort täglich warten.

„Wir wollten authentisch und möglichst nah dran sein“, sagt WDR-Mitarbeiterin Melanie Klütting. Das Besondere an dem Format: Bei den ersten Aufnahmen hat sie das Hafenteam unterstützt. Danach waren Hafenmeister und Hafenhändler auf sich gestellt und haben im Hafengebiet in eigener Regie gefilmt, die Szenen erläutert und dem Zuschauer so einen spannenden Blick hinter die Kulissen eines Güterverkehrs-

hafens eröffnet. „Da war kein Kamerateam dabei“, sagt Melanie Klütting. „Alles, was die Zuschauer sahen und hörten, kam von den Mitarbeitern selbst.“

Das Format Videotagebuch widmet sich verschiedensten Themen: von der Arbeit einer Hebamme über Abriss und Neubau einer Brücke an der B51 in Münster bis hin zur Arbeit der DLRG-Lebensretter. Und welchen Anlass hat Dortmunds Hafen für die Aufnahme ins Videotagebuch gegeben? „Anstoß war der 125-jährige Hafengeburtstag im vergangenen Jahr“, sagt Melanie Klütting. „Alle Beteiligten waren bei dem Projekt sehr kooperativ.“

Die Beiträge zum Dortmunder Hafen mit dem Titel „Leinen Los“ (Untertitel: „Unterwegs im größten Kanalhafen Europas“) wurden am 16., 23. und 30.11. und am 7.12.2025 ab 19:30 Uhr in der landesweiten WDR Lokalzeit am Samstag veröffentlicht.

Sie sind im Netz unter Lokalzeit am Samstag, 16.11.2024 - Lokalzeit - Sendungen A-Z - Video - Mediathek - WDR zu finden.

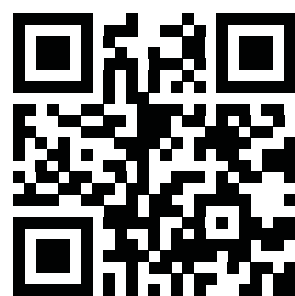
**DENKT AN MORGEN.**

# **KLICK & GO!**

## **EDG ABFALL APP**

Abfuhrtermine, Sperrmüll,  
E-Geräte Service und mehr

*Einfach  
laden!*



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

 **EDG**  
ENTSORGUNG DORTMUND GMBH