

Hafenwelt

Dortmund

Dortmund Hafen 21

Nr° 3/2025

www.dortmunder-hafen.de

Neue Ausbaustufe

Das SAZ setzt
auf Wachstum
und investiert

Neuer Investor

Bis Jahresende soll
das Raiffeisensilo
vergeben sein



**Neues Baustoffzentrum
siedelt sich am Hafen an**

Vom Standort geht auch Gleisschotter
an den Rhein-Ruhr-Express

DACHSER
Intelligent Logistics

MOVE THE WORLD. MOVE YOUR FUTURE.

Vanessa C.:
Auszubildende
zur Berufskraftfahrerin
und Versorgerin der Welt



Bewirb dich jetzt Komm zu uns als Taktgeber der Weltwirtschaft: dachser.de/karriere

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



BETTINA BRENNENSTUHL,
Vorständin Dortmunder Hafen AG

Liebe Leserin, lieber Leser!

Der Dortmunder Hafen zeigt: Auch in konjunkturell schwierigen Zeiten bleibt er Motor für Investitionen und Beschäftigung. Angespannte Märkte machen es vielen Unternehmen zwar aktuell nicht leicht – doch in Dortmunds größtem zusammenhängenden Industriegebiet setzen die Betriebe gerade jetzt ein klares Zeichen: Sie investieren in die Zukunft.

Mit der Baustofflogistik Ruhrtal, die am Südhafen rund acht Millionen Euro in die Flächenaufbereitung, Gleisanlagen und Maschinen investiert, mit dem Stahlanarbeitungszentrum (SAZ), das seine Erweiterung in zweistelliger Millionenhöhe vorantreibt sowie der Dolezych GmbH & Co. KG, die seit Jahren ihre Position im Weltmarkt sichert, stellen gleich drei Unternehmen eindrucksvoll unter Beweis: Der Hafen Dortmund bleibt ein Ort für Wachstum, Wertschöpfung und Beschäftigung.

Auch die Dortmunder Hafen AG hat sich in einem herausfordernden Jahr behauptet. Trotz schwacher Konjunktur konnten wir als Betriebsgesellschaft des Hafens die Gewinnabführung an unsere Muttergesellschaft DSW21 verdoppeln.

Welche Dynamik im Hafen spürbar ist, wird auch an weiteren Themen dieser Ausgabe deutlich: Wir berichten über das Interessenbekundungsverfahren zum ehemaligen Standort der Agravis Raiffeisen AG in der Speicherstraße, das Traditionsfest Hafenspaziergang sowie den Tag der offenen Tür der Dortmunder Eisenbahn GmbH.

Außerdem informieren wir über die bundesweite „#HafenFan“-Kampagne, initiiert durch die Trierer Hafengesellschaft, die die Bedeutung der Binnenhäfen wie dem Dortmunder Hafen ins Bewusstsein rückt. Auch Sie können Hafenfan werden und so die wichtige Rolle der Häfen für Daseinsvorsorge, Klima und Beschäftigung aktiv unterstützen.

Der Dortmunder Hafen bleibt in Bewegung – mit seinen Unternehmen, Projekten und Menschen. Ich wünsche Ihnen viel Freude beim Lesen dieser Ausgabe.

Ihre Bettina Brennenstuhl
Vorständin Dortmunder Hafen AG

Nr° 3/2025

INHALT

6

BAUSTOFFZENTRUM
Rund acht Millionen Euro werden für die Anlagen am Südhafen investiert.



10

INTERVIEW

Tim Dolezych: „Krisen gab es schon immer.“

13

HAFEN-INITIATIVE

Das einheitliche Signet #HafenFan ist das Kennzeichen der Initiative für die deutschen Binnenhäfen.

6-9 **HANDEL MIT SCHÜTTGUT**

Millionen-Investition am Dortmunder Hafen: Das Baustoffzentrum Ruhrtal (BZR) richtet am Südhafen eine Fläche zur Annahme und Aufbereitung mineralischer Baustoffe her.

10-11 **„STILLSTAND IST KEINE OPTION“**

Wirtschaften in schwierigen Zeiten: Im Interview erklärt Tim Dolezych, wie sich das Familienunternehmen Dolezych GmbH & Co KG im 90.sten Jahr des Bestehens an der Spitze des Weltmarktes behauptet.

12 **NEUE REINIGUNGSSTUFE**

Die Emscherkläranlage in Deusen in unmittelbarer Nähe zum industriellen Herz des Dortmunder Hafens hat eine vierte Reinigungsstufe erhalten, von der auch die ansässigen Unternehmen profitieren.

13 **INITIATIVE #HAFENFAN**

Die Binnenhäfen als leistungsstarke und zukunftsorientierte Branche noch stärker ins Licht rücken – das ist das Ziel der bundesweiten Initiative #HafenFan, der sich auch Dortmunds Hafen angeschlossen hat.

14 **SAZ BAUT AUS**

Das Stahlanarbeitungszentrum (SAZ) trotz der schwächelnden Konjunktur und investiert eine zweistellige Millionensumme für den weiteren Ausbau am Dortmunder Stadthafen.

18 **UMSCHLAG IM HAFEN**

Trotz schwacher konjunktureller Lage und Rückgängen beim Güterumschlag hat sich Dortmunds Hafen auch im Geschäftsjahr 2024 behauptet und einen deutlich gesteigerten Jahresüberschuss an die Muttergesellschaft DSW21 abgeführt.

19 **ENERGIE DER ZUKUNFT**

Erdwärme? Wasserstoff? Strom? Wie sieht die Energieversorgung von morgen aus? Mögliche Antworten fanden die Besucher auf dem Forschungsschiff MS Wissenschaft am Stadthafen.

20 **DIGITALE HAFEN-ENTWICKLUNG**

In einem „Memorandum of Understanding“ haben sich die Dortmunder Hafen AG und RheinPorts GmbH vereinbart, Kooperationsmöglichkeiten im Bereich der digitalen Hafentwicklung auszuloten.

21 **INVESTOREN FÜRS SILO**

Läuft alles nach Plan, soll noch Ende 2025 feststehen, welcher Investor den leerstehenden Gebäudekomplex des Raiffeisensilos an der Speicherstraße übernimmt und mit neuen Nutzungen füllt. Mehrere Interessenten haben ihre Gebote abgegeben.

22 **WO DIE WAGEN HALTEN**

DSW21 bringt die Bahnsteigkanten der Stadtbahnhaltestelle „Hafen“ zum Leuchten: LED-Streifen geben den wartenden Fahrgästen künftig mehr Orientierung und zeigen an, in welchem Bereich die Wagen halten.

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, BÖB, Dortmunder Hafen AG, Gerber Architekten

Druck: LD Medienhaus

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



14

ERWEITERUNG

Das Stahlanarbeitungszentrum (SAZ) zündet die nächste Ausbaustufe.

19

NEUE ENERGIE

Einblicke in die Energieproduktion von morgen: die MS Wissenschaft im Dortmunder Hafen.



21

ZU VERKAUFEN

Das Raiffeisensilo und die angrenzenden Gebäude bieten Potenzial für Neues





Baustoffzentrum und Baustofflogistik
in Kombination: Jörg Stricker,
Kolja Vogel, Michael Nottenkämper
und Tim Prager (v.l.).

Seit 2019 ist die Baustofflogistik Ruhrtal (BLR) bereits am Südhafen beheimatet. Ein klassischer Transportdienstleister für Schüttgüter, wie Betriebsleiter Tim Prager sagt – mit angeschlossenem Handel. „Wir bewegen mit 60 Kippersattelfahrzeugen täglich zwischen 6.000 und 8.000 Tonnen Schüttgüter“, überschlägt er die Menge. Mit Sand, Kies, Mutterboden, Schotter, Splitt beliefern die ca. 70 Fahrer Baustellen, Betonwerke, die Industrie und den Baustoffhandel der Region. Lkw sieht man kaum auf dem Firmengelände – auch keine abgestellten nach Feierabend. „Das liegt daran, dass unsere Fahrer die Wagen mit nach Hause nehmen können“, so Prager.

Logistisch und ökologisch mache das Sinn, der Hin- und Rückweg zur und von der Arbeit falle weg, die Anfahrtswege zu den Kunden könne man auch von den Wohnorten der Fahrer organisieren. „So wenig Leerfahrten wie möglich“, das sei das Credo. Vollbeladen hin und möglichst vollbeladen zurück. Voraussetzung dafür sei ein großer Kundenstamm. „Wir fahren für ungefähr 250 bis 300 Unternehmen“, schätzt Prager. Abgedeckt werde ein Gebiet zwischen Erwitte-Anröchte im Osten bis zur holländischen Grenze im Westen und etwa 50 Kilometer nördlich und südlich der A2. „Damit gehören wir schon zu den Großen im Ruhrgebiet“, stellt der Betriebsleiter fest. Umsatz 2024: 14,5 Millionen Euro.

Die deutsche Wirtschaft schwächelt derzeit, und auch Baustofflogistik Ruhrtal macht eine nicht ganz einfache Phase durch. An fehlenden Aufträgen aber liege es kaum.

Neues Baustoffzentrum am Hafen

Weitere Millionen-Investition am Dortmunder Hafen: Das Baustoffzentrum Ruhrtal (BZR) will vom Kohlenweg aus die Kunden mit Mineralien und Schüttgütern versorgen. Ein Schwesterunternehmen übernimmt die Lkw-Transporte.

Daseinsvorsorge für Dortmund



Äußere Umstände seien dafür eher verantwortlich. „Lkw dazuzukaufen ist leicht, aber es ist sehr schwierig, gute Fahrer zu bekommen“, sagt Prager. Abgesehen davon machten die schwierigen Straßenverhältnisse mit Staus und

Lkw dazuzukaufen ist leicht,
aber es ist sehr schwierig,
gute Fahrer zu bekommen

Baustellen große Probleme. „Wenn sie zum Beispiel die Strecke Dortmund-Arnberg nehmen: Die haben wir früher fünfmal täglich geschafft – heute schaffen wir die nur vier- und manchmal sogar nur dreimal.“ Am Ende des Tages werde es schwierig, dabei noch wirtschaftlich vertretbar unterwegs zu sein.

Nebenan ist die Herrichtung der etwa 32.000 qm großen BZR-Fläche in vollem Gange. Die 500 Meter lange Kai-

Den Geschäftszweck des Baustoffzentrums umreißt Michael Nottenkämper. „Wir wollen hier mineralische Baustoffe annehmen und aufbereiten“, erläutert der Betriebsleiter. Mit dem Schwerpunkt Gleisbaustoffe. Im Oktober/November dieses Jahres soll das Areal an den Start gehen. Gesamtinvestition in Fläche, Aufbereitungsanlage und Maschinen: etwa acht Mio. Euro.

Neuer Schotter erreiche den Platz nicht nur aus den Steinbrüchen im Sauerland, sondern auch aus Norwegen. Gebraucher Gleisschotter werde in Zukunft gesiebt, gewaschen, neu angeschlagen, damit er besser verkantet und wieder eingebaut werden kann. Der erste Auftrag liege bereits vor: „20.000 Tonnen für die Gleise des Rhein-Ruhr-Express.“ Die Fläche, auf der bis zu 100.000 Tonnen Schüttgüter lagern könnten, soll bestenfalls als reiner Umschlagplatz gelten, denn lange lagern soll möglichst nichts.



Betriebsleiter Michael Nottenkämper „Wir wollen mineralische Baustoffe annehmen und aufbereiten“.

hinge. „Bei Bedarf können wir so auf Schotter aus Norwegen zurückgreifen“, stellt Vogel fest. „Wenn zum Beispiel Tagestonnagen von 5.000 Tonnen gefragt sind, können wir das bereitstellen.“ Das Material erreiche Dortmund mit dem Schiff, ein Schubverband könne bis zu 4.500 Tonnen laden.

Die anstehenden Sanierungen von Bahnstrecken komme beiden Unternehmen also zugute. Beispielsweise der DB-Bereich Köln, Wuppertal und Hagen: „Da werden über 60 Kilometer Gleise saniert, und wir sitzen quasi vor der Haustür“, sagt Kolja Vogel. Den Gleisschotter dafür zu liefern, schaffe kein Unternehmen alleine, „aber ich denke, dass wir ein großes Stück vom Kuchen abkriegen“. Baustoffzentrum und Baustofflogistik Ruhr – Bereitstellung und Lieferung aus einer Hand.



Der Standort am Südhafen verfügt über gute Verkehrsverbindungen.

mauer am Südhafen und der 700 Meter lange Gleisanschluss sowie der geplante Autobahnanschluss über die OW 3a gewährleisten Erreichbarkeit für drei Verkehrsträger. Ein großer Vorteil, findet Jörg Stricker, Mitgesellschafter der Stricker-Gruppe, die jeweils 50 Prozent der Anteile an BZR und BLR hält: „Wir sind hier top angebunden.“

Die Zusammenarbeit mit dem norwegischen Steinbruch habe den Vorteil, unabhängiger agieren zu können, stellt BZR-Geschäftsführer Kolja Vogel fest. Die regionalen Steinbrüche könnten mitunter die Mineralien nicht in ausreichender Menge zur Verfügung stellen – was oftmals mit schleppenden Genehmigungsverfahren zusammen-

Wer Interesse hat, als Fahrer für BLR tätig zu werden, kann sich unter Tel. 0231/900 38710 melden. Das gilt auch für Jugendliche, die mit einer Ausbildung zum Speditionskaufmann bzw. -kauffrau starten möchten.

Aktuell werde noch eine Verstärkung in der Disposition gesucht, sagt BLR-Betriebsleiter Tim Prager.

Auch das Baustoffzentrum Ruhr sucht Mitarbeiter: einen Vertriebsleiter, fünf bis sechs Maschinisten sowie ein bis zwei kaufmännische Mitarbeiter*innen.

Bewerbungen werden unter Tel. 0170-765 1265 entgegengenommen.

21

WIR MACHEN'S EINFACH
www.21.de

„Stillstand ist keine Option“

Tim Dolezych, Geschäftsführer des gleichnamigen, vor 90 Jahren gegründeten Unternehmens für Ladungssicherung und Hebeteknik, der heutigen Dolezych GmbH & Co. KG, über das Wirtschaften in Zeiten weltweiter Krisen.

90 Jahre Dolezych – ein Geburtstag in schwierigen Zeiten. Zum 85. hatten Sie Corona vor sich. Zum 90. macht einem die weltwirtschaftliche Lage das Leben schwer. Man hat das Gefühl, man müsse nur noch auf große Krisen reagieren. Wie gehen Sie damit um?

Krisen gab es schon immer, wie z.B. Kriege, wirtschaftliche Einbrüche oder Pandemien: Anpassungsfähigkeit war und ist immer wieder gefragt. Wir haben gelernt, dass Stillstand auch in schwierigen Zeiten keine Option ist. Es geht weniger darum, nur auf die „ganz großen“ Krisen zu reagieren, sondern vielmehr darum, stets wachsam zu bleiben, mit dem Know-how unserer Mitarbeiter Entwicklungen frühzeitig zu erkennen und flexibel darauf einzugehen.

Das Unternehmen, das Sie mit Ihrem Vater Udo führen, ist tief in der Region verankert. Vom Hafen aus agieren Sie jedoch weltweit. Ist das internationale Geschäft herausfordernder geworden?

Die Anforderungen sind heute zweifellos komplexer geworden: Lieferketten, Handelsbedingungen und geopolitische Spannungen beeinflussen unser Geschäft. Grundsätzlich ist es unser Ziel, weltweit mit unseren Niederlassungen lokal zu produzieren. Dadurch sind wir nahe an unseren Kunden, um schnell, flexibel und unabhängig reagieren zu können. Ein positiver Nebeneffekt ist, dass wir in Zeiten globaler Unsicherheiten mögliche Abhängigkeiten reduzieren und die Versorgungssicherheit für unsere internationalen Kunden sicherstellen können.



Zuletzt umgesetzt haben wir das etwa in den USA und in der Türkei: Dort haben wir unsere Vertriebsgesellschaften proaktiv zu Produktionsgesellschaften ausgebaut.

Dolezych gilt als Weltmarktführer in der Seil-, Hebe-, Anschlag- und Ladungssicherungstechnik. Wie bleibt man angesichts der Konkurrenz an der Spitze?

Nähe, Vertrauen und absolute Kundenorientierung sind für uns die Schlüssel. Wir entwickeln unsere Produkte nicht für den Markt im Allgemeinen, sondern für den konkreten Bedarf unserer Kunden – mit höchstem Qualitätsanspruch. Unsere Kunden wissen

das zu schätzen und geben uns regelmäßig das Feedback, dass sie sich auf Dolezych verlassen können – und das weltweit.

Es ist kaum vorstellbar, dass ein Bereich in Zukunft ohne KI auskommt. Können Sie sich vorstellen, künstliche Intelligenz einzusetzen, etwa in der Produktentwicklung?

Künstliche Intelligenz wird in vielen Bereichen zum selbstverständlichen Werkzeug werden. Die KI ist bereits jetzt ein Hilfsmittel, das uns unterstützt, zum Beispiel bei der Analyse von Daten oder der Optimierung von Prozessen. Auch in der Produktentwicklung können menschliche Erfah-

rung, Intuition und Vorstellungskraft hervorragend mit den Möglichkeiten der künstlichen Intelligenz verknüpft werden. Als Innovationsführer versprechen wir uns sehr viel davon.

Ihre Firmenmission lautet „jeden Tag eine neue Lösung“. Wo könnten denn künftig noch neue Lösungen liegen?

Neue Lösungen entstehen bei uns nicht nur, wenn sie akut gebraucht werden – sie sind Teil unseres kontinuierlichen Verbesserungsprozesses. Das fängt im Kleinen an, zum Beispiel mit der Optimierung interner Arbeitsabläufe und reicht bis hin zu neuen Produkten, Services oder digitalen Tools wie unserer Prüfsoftware „PrüfExpress“. Dabei hören wir genau hin: Kundenbedürfnisse, technologische Entwicklungen und Marktanforderungen geben oft den Impuls für Innovationen. Ob das zu neuen internationalen Standorten oder Geschäftsbereichen führt, hängt vom

konkreten Bedarf ab – wir beobachten diese Entwicklungen laufend. Gleichzeitig übernehmen wir Verantwortung: Im Bereich Nachhaltigkeit entwickeln wir beispielsweise Produkte mit umweltfreundlichen Materialien. Neue Lösungen entstehen bei uns deshalb nicht nur aus technischer Notwendigkeit, sondern auch aus vorausschauendem Handeln.

Fällt es Ihnen schwer, gute Fachkräfte zu finden?

Es ist kein Geheimnis, dass der Bewerbermangel mittlerweile fast alle Branchen trifft. Glücklicherweise hilft uns unsere Unternehmenskultur dabei, die Fluktuation niedrig zu halten. Viele Kolleginnen und Kollegen sind bereits seit ihrer Ausbildung bei Dolezych, sie fühlen sich mit dem Unternehmen verbunden. Darüber hinaus sind wir immer auf der Suche nach guten Kräften, weil wir anhaltend verschiedene Bereiche im Unternehmen ausbauen und stetig wachsen. Die Besetzung gelingt uns in der Regel sehr gut.

Sie beschäftigen viele langjährige Mitarbeiter, das Arbeitsklima gilt als familiär. Was macht das besondere „Dolezych-Gefühl“ aus?

Unsere Firmenkultur, und damit das von Ihnen genannte „Dolezych-Gefühl“, basiert sicherlich auf den zentralen Werten Vertrauen, Respekt und Offenheit. Auch eine Prise Humor und Gelassenheit gehören für mich dazu. Wir können miteinander lachen, Erfolge und Feste feiern – aber auch offen und ehrlich kommunizieren, wenn es mal „brennt“.

Der Anteil Ihres Vaters Udo an der Wirtschaftshistorie des Unternehmens ist enorm. Was haben Sie von ihm gelernt – und was vielleicht er inzwischen von Ihnen?

Ich bin mit dem Unternehmen aufgewachsen – und damit auch mit den Werten, für die mein Vater steht: Ver-



Tim Dolezych (42)...

hat sein Sonderstudium Technik an der Hamburger Fern-Hochschule mit einem Diplom als Wirtschaftsingenieur (FH) abgeschlossen. Der Ausbildung fügte er ein Studium der Wirtschaftswissenschaften an der Ruhr-Universität Bochum und an der Technischen Universität (TU) Dortmund an. Dort machte er seinen Abschluss als Dipl.-Kaufmann. 2009 begann er als Produktmanager Export bei der Murdotec GmbH & Co. KG zu arbeiten. Der Einstieg ins Familienunternehmen folgte 2011. Seit 2017 bekleidet er dort die Position als Geschäftsführender Gesellschafter. Tim Dolezych ist verheiratet und hat zwei Kinder. Er ist u.a. Mitglied im Kuratorium der Stiftergemeinschaft der Sparkasse Dortmund, im Vorstand Die Familienunternehmer der ASU und der IHK-Vollversammlung in Dortmund.

lässlichkeit, Respekt und Kommunikation auf Augenhöhe. Das hat mich sicherlich geprägt. Beim Einstieg ins Unternehmen erklärte mir mein Vater nicht im Detail, wie man es richtig macht – er hat mich machen lassen. Natürlich tauschen wir uns regelmäßig aus und dabei geht es häufig um das Thema Kundenorientierung. Es ist ganz verständlich, dass jede Generation neue Impulse setzt. Als jüngere Generation bringen wir bei Dolezych frische Ideen ein, etwa bei der Digitalisierung oder der Einführung moderner Arbeitsmethoden. Das Schöne ist: Wir lernen generationsübergreifend voneinander – mit gegenseitiger Offenheit, Gutes zu bewahren und gleichzeitig Neues anzugehen.

Moderne Umwelttechnik

Kurze Wege für sauberes Wasser: Wie die Emscherkläranlage das Ökosystem rund um den Dortmunder Hafen bereichert

Nur wenige hundert Meter liegen zwischen der Emscherkläranlage in Deusen und dem industriellen Herz des Dortmunder Hafens. Die im Frühjahr modernisierte Großkläranlage – ausgestattet mit der weltweit größten Tuchfiltration – steht für eine neue Wasserqualität. Für die Emscher, das Gebiet rund um den Hafen und die Region.

Aus dem Industriegebiet gelangt das Abwasser in die benachbarte Kläranlage und wird über insgesamt vier Stufen gereinigt. Die neu geschaffene vierte Stufe folgt auf die mechanische, biologische und chemisch-physikalische Reinigungsstufe. Sie nutzt eine sogenannte Aktivkohle-dosierung mit Tuchfiltration. Ziel der Klärtechnik ist das Herausfiltern von Spurenstoffen wie etwa Medikamentenreste, Pestizide, Pflanzenschutzmittel, Korrosionsschutzmittel oder in Körperpflegeprodukten enthaltene synthetische Duftstoffe. „Viele dieser Spurenstoffe können von herkömmlichen Großkläranlagen ohne vierte Reinigungsstufe nicht effizient beseitigt werden und gelangen daher in die Gewässer“, so Dr. Frank Obenaus, Vorstand für Wassermanagement und Technik bei der Emschergenossenschaft. Die Filterfläche umfasst 2.880 Quadratmeter, verteilt auf 24 Becken. Laut Emschergenossenschaft soll die Tuchfiltrationsanlage in Deusen die weltweit größte ihrer Art sein. Das geklärte Wasser fließt anschließend in die renaturierte Emscher. Ob Fische, Pflanzen, Insekten oder Vögel – die Revitalisierung der Emscher wird mit dieser technischen Maßnahme wesentlich unterstützt.

Die Investition der Emschergenossen-



Das Emscherklärwerk in Deusen verfügt jetzt über insgesamt vier Reinigungsstufen.

schaft in Nachrüstung und Optimierung der Anlage wurde mit 31,4 Millionen Euro vom Land NRW gefördert. Auch Unternehmen im Dortmunder Hafen profitieren davon: zum einen durch die zuverlässige, leistungsfähige Abwasserentsorgung vor Ort, zum anderen durch die Profilschärfung als nachhaltiges Industrieareal.

Darüber hinaus zeigt das Projekt, wie regionale Entwicklung durch Umwelttechnik geprägt wird. Jahrzehntlang galt die Emscher als Kloake des Ruhrgebiets – heute wird sie zum Symbol des ökologischen Fortschritts. Der Emscher-Umbau mit einem Investitionsvolumen von rund 5,5 Milliarden Euro gilt als das größte Infrastruktur- und Renaturierungsprojekt in NRW. Dabei wurde das System der offenen Schmutzwasserläufe aufgegeben und das Schmutzwasser in unterirdisch

fließenden Kanälen den Kläranlagen zugeleitet. Ergänzend dazu wurden die vom oberirdisch fließenden und vom Schmutzwasser befreiten Gewässer umgebaut und ökologisch verbessert.

All das trägt dazu bei, dass sich Dortmunds Hafen und benachbarte Areale zu einem Reallabor für kluge Logistik, zirkuläre Stoffströme und klimagerechte Gewerbegebiete entwickeln können. Die hochmoderne Kläranlage ist dabei mehr als ein technisches Update. Sie ist ein Bindeglied: zwischen Stadt und Wasser sowie zwischen Wirtschaft und Umwelt.

Weitere Informationen, unter anderem zu Besichtigungen, gibt es auf der Seite der Website der Emschergenossenschaft unter www.eglv.de.



Initiative #HafenFan

Die deutschen Binnenhäfen noch stärker ins Bewusstsein der Öffentlichkeit zu rücken – das ist das Ziel der neuen, bundesweiten Imagekampagne #HafenFan.

Von links nach rechts: Marcel Lohbeck (BÖB), Lukas Klippel (RheinCargo), Bettina Brennenstuhl (Hafen Dortmund), Viktor Haase (Staatssekretär MUNV NRW), Marcus Voelker (Referatsleiter), Dieter Thurm (deltaport), Marcel Lueb (Port Emmerich)

Von Hafenfesten über Besuchergruppen wie Schulklassen und politischen Entscheidern bis hin zu gesellschaftlichen Multiplikatoren: „Viele unserer Mitgliedshäfen machen vor Ort eine hervorragende Öffentlichkeitsarbeit“, sagt Joachim Zimmermann, Präsident des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen e.V. (BÖB) und Geschäftsführer der bayernhafen GmbH & Co. KG. Die Binnenhäfen seien „Rückgrat der nachhaltigen Logistik“. Mit der Kampagne #HafenFan, die Anfang Juni bei der Messe transport logistic 2025 gestartet ist, sei nun eine Plattform geschaffen, mit der Begeisterung für die Häfen nach innen wie nach außen sichtbar gemacht werde. „Jetzt zeigen wir auch als Community Gesicht“, freut sich Joachim Zimmermann.

Das Ziel der Initiative, der sich auch Dortmunds Hafen angeschlossen hat: Sie soll die Binnenhäfen als leistungsstarke, zukunftsorientierte Branche noch stärker ins öffentliche Bewusstsein rücken. Dabei richtet sich die Kam-

pagne an ein vielfältiges Publikum, das von politischen Entscheidungsträgern über Wirtschaftsakteure und potenziellen Nachwuchskräften bis zur breiten Öffentlichkeit reicht.

Sichtbar wird die Kampagne durch das einheitliche Signet #HafenFan, mit dem die teilnehmenden Häfen ihre analogen und digitalen PR-Aktivitäten gemeinsam kennzeichnen. Verbindendes Element sind dabei die Fan-Schals zur Kampagne, die neben dem Hashtag auch das Markenlogo der teilnehmenden Häfen tragen. Für die digitale Begleitung der Aktivitäten stehen die zentrale Landing-Page www.hafen-fan.de sowie eigene Kanäle auf LinkedIn und Instagram zur Verfügung.

Ergänzt wird #HafenFan durch ein politisches Praktikum des BÖB, zu dem Bundestagsabgeordnete mit einem Hafen im Wahlkreis eingeladen werden und praxisnahe Einblicke in die tägliche Arbeit der Binnenhäfen gewinnen. Bettina Brennenstuhl, Vorständin der Dort-

munder Hafen AG, weiß genau, warum sich Dortmunds Hafen der Kampagne angeschlossen hat: „Ich bin Hafenfan, weil der Dortmunder Hafen als trimodales Industriegebiet die Region versorgt mit Gütern unterschiedlichster Art“, so Bettina Brennenstuhl in einem kurzen Videobeitrag auf LinkedIn. „Wir haben coole Unternehmen im Hafen, die Produkte national, international, aber auch eben hier bei uns vor Ort in Dortmund vertreiben.“

Bereits beim Start der Kampagne Anfang Juni waren zahlreiche Binnenhäfen dabei: Neben Dortmund und dem bayernhafen waren das beispielsweise duisport, RheinCargo, Häfen Rheinland-Pfalz Hamm, Stuttgart, Lünen und viele weitere. Auch Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder zählt zu den Hafenfans: Beim Besuch des BÖB-Messstandes auf der transport logistic 2025 nahm er einen Fan-Schal entgegen und setzte damit als erster offizieller Hafenfan ein Zeichen für die politische Unterstützung der Branche.



Bei der Bearbeitung der Bleche kann es schon mal lauter werden, weshalb die Mitarbeiter Hörschutz tragen.

Auf Wachstumskurs

Das Stahlanarbeitungszentrum SAZ am Stadthafen hat sich seit Gründung 1994 ständig vergrößert – und investiert eine zweistellige Millionensumme in weiteres Wachstum.

Die „Caracas“ mit einem Wapen in den belgischen Landesfarben am Heck liegt längs des Stadthafens. Jedes Mal, wenn der Brückenkran sich eines der bis zu 30 Tonnen schweren Coils bemächtigt, die er in die Halle des Stahlanarbeitungszentrums SAZ verstaut, hat es den Anschein, als atme das Schiff leicht aus.

„Den haben sie noch aus dem Volen geschnitzt“, sagt SAZ-Geschäftsführer Wolfgang Boos und meint den Kran, der gleich zwei Vokabeln aus der Stahlvergangenheit Dortmunds



SAZ-Geschäftsführer Wolfgang Boos: „Wir werden zwei neue Hallen bauen.“

auf dem Typenschild trägt: Hoesch und MFD (Maschinenfabrik Deutschland). Baujahr: 1968.

1994 gründete sich SAZ in Dortmund auf dem 18.000 qm großen Stammgelände, das damals von Rhenus übernommen wurde. Drei Ausbaustufen später, mit Inbetriebnahme der Fläche 4 Mitte 2026, und einer Gesamtfläche von dann 42.000 qm, zeigt das Unternehmen, dass es auch schwierigen Zeiten zu trotzen vermag. „Wir werden hier 13 bis 14 Millionen Euro in eine weitere Anlage investieren“, kündigt Boos an. „Auch wenn wir einen deutlichen Marktrückgang spüren.“

Die schwächere Nachfrage sei der ak-

tuellen politischen Weltlage geschuldet, betroffen sei die Gesamtwirtschaft. „Aber da durchzukommen, das trauen wir uns schon zu“, stellt er fest. Fest steht auch, dass man zugreifen muss, wenn eine Entwicklungsfläche in der Nachbarschaft frei wird - auf dem Areal hatte das Container Terminal Dortmund zuvor Leercontainer gelagert. Das Gelände wird

sondiert, die Produktionsanlage ist bestellt. „Alles im Fluss“, sagt Boos. „Der Austausch und die Zusammenarbeit mit unserer Verpächterin Dortmunder Hafen AG ist top.“ Zwei Hallen würden gebaut: eine zur Lagerung mit einem über das Wasser ragenden Dach, damit das Be- und Entladen der Schiffe weitgehend witterungsunabhängig passieren kann. Und eine 105 Meter lange Produktionshalle.

Der Geschäftsbereich des SAZ besteht darin, als reines Lohnunternehmen für die Kunden die aufgerollten Bleche der Coils auf Größe lang und/oder quer zu teilen. Aus längsgeteilten Coils wird Spaltband, das die Kunden zu Rohren, Rinneisen, Bändern für Blitzableiter, zu Fensterprofilen und vielem mehr verarbeiten. Quergeteilte Coils werden

zu Blechen für Produkte der Landmaschinenindustrie, den Maschinenbau sowie den Stahlbau genutzt.

Ein spezielles Rollenrichtverfahren sorgt dafür, dass die abgerollten Bleche hin und her gewalzt werden, bis die Spannungen im Material „ausgerichtet“ sind und so ein gerades Blech entsteht. Eine große Querteilschere trennt es anschließend auf Länge.

„Auf der Querteilanlage können wir Bleche bis zu einer Breite von 2.120 Millimetern, einer Dicke bis 15 Millimetern und einer Länge bis zu 19,50 Metern herstellen“, erläutert der SAZ-Geschäftsführer, „und beim Längsteilen decken wir die Breite zwischen 18 und 1750 Millimetern bei einer Stärke von acht Millimetern ab.“

DOKOM21

Business-Internet, das mitwächst

DOKOM21 ist Ihr zuverlässiger Partner für stabile und professionelle Internetlösungen. Wir liefern Ihnen passgenaue Bandbreiten per Glasfaser.

Ihre Vorteile auf einen Blick:

- Highspeed-Internet bis zu nx100 Gbit/s
- Höchste Verfügbarkeit & Datensicherheit
- Schnelle Bereitstellung & persönlicher Vor-Ort-Service
- 24/7 Störungsannahme und -bearbeitung

☎ 0231.930-94 02

💻 www.dokom21.de/gk

Leistungsstark.

Kostensicher.

Zukunftsfähig.



VOM DORTMUNDER HAFEN IN DIE WELT

www.dolezych.de



SICHER HEBEN. SICHER TRANSPORTIEREN.

90 JAHRE | Dolezych
EINFACH SICHER

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



Mithilfe der neuen Anlage soll die Ebenheit der Bleche weiter verbessert werden, sagt SAZ-Geschäftsführer Wolfgang Boos.

Es scheppert ordentlich, und der Maschinenführer Markus Gronowski trägt den Gehörschutz nicht ohne Grund. „Wir sind noch ein richtiger Raubetrieb“, sagt Wolfgang Boos und lächelt. Hier, im Industriegebiet des Dortmunder Hafens, wo rund um die Uhr gearbeitet werden kann, ist das möglich. Die Bleche werden nach Kundenvorgabe abgelängt, zu Paketen gestapelt und verpackt.

Mit der neuen Anlage für die vierte Ausbaustufe werde das SAZ ab 2026 in der Lage sein, die Bleche in deutlich verbesserter Ebenheit zu liefern, sagt Boos. Das sei wichtig für Betriebe, die mithilfe von Lasern Teile aus den Platten schneiden wollen.

Die Coils erreichen den Standort an der Mathiesstraße nicht nur aus den deutschen und europäischen Stahlstandorten. Das zwar vor allem, „wir bekommen aber auch Vormaterial

aus Australien, Kanada, Korea, China oder Ägypten, das die Kunden bei uns schneiden lassen“, so der Geschäftsführer. Die Besonderheit von SAZ sei die trimodale Anbindung, „denn wir sind über Lkw, Schiene und Wasser erreichbar“.

160.000 Tonnen würden jährlich zugeschnitten. Man arbeite mit mehr als 50 Unternehmen in Europa eng zusammen. Gute Zusammenarbeit, genau darum gehe es in schwierigeren Zeiten. „Wir konsolidieren, wir halten Kundschaft und Mitarbeiter eng zusammen“, erklärt Boos. Flexible Schichtmodelle seien ein Beispiel dafür, dass alle 100 Arbeitnehmer an einem Strang zögen. Boos geht davon aus, dass mit Inbetriebnahme der neuen Anlage 2026 etwa zehn weitere Mitarbeiter gebraucht würden. „Wir suchen allerdings jetzt bereits Maschinen- und Anlagenführer“, fügt er an. Das Angebot richte sich auch an

ungelernte Kräfte: „Wir bringen ihnen bei, was sie wissen müssen.“



Personal, Produktion und Logistik bildeten das Gesamtpaket, mit dem sich gut arbeiten ließe. „Das SAZ ist ein großer Kleiner auf dem Markt“, resümiert Wolfgang Boos. Und einer der wächst.

Schwieriges Marktumfeld

Geprägt von einem schwierigen wirtschaftlichen Umfeld, verzeichnet der Gütertransport auf den deutschen Binnenwasserstraßen 2024 ein leichtes Plus von 1,2 Prozent. Trotz schwacher Konjunktur hat Dortmunds Güterverkehrshafen ein zufriedenstellendes Ergebnis erzielt.

Hohe Energiekosten, unsichere wirtschaftliche Aussichten und zunehmende Konkurrenz für die deutsche Exportwirtschaft auf wichtigen Absatzmärkten: Die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen haben 2024 erneut zu einem Rückgang des Bruttoinlandsprodukts geführt (minus 0,2 Prozent). Damit ist die deutsche Wirtschaft im zweiten Jahr in Folge geschrumpft. Der Gütertransport auf den deutschen Binnenwasserstraßen konnte sich der Entwicklung nur bedingt entziehen.

Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes (Destatis) hat die deutsche Binnenschifffahrt 2024 mit einem Aufkommen von 173,8 Mio. Tonnen den Tiefststand des Vorjahres (171,1 Mio. Tonnen) überwunden und um 1,2 Prozent zugelegt. Trotz des leichten Anstiegs beträgt der Rückstand im Vergleich zum Coronavorjahr 2019 allerdings noch immer 15,3 Prozent. Einen erneuten, deutlichen Rückgang gab es 2024 beim Kohletransport, der im Vergleich zu 2023 um 17,8 Prozent gesunken ist.

Die NRW-Binnenhäfen melden einen Güterumschlag von insgesamt 99,8 Mio. Tonnen – ein Plus von 1,8 Prozent. Dazu trägt der Dortmunder Hafen einen Schiffs- und Eisenbahnumschlag von insgesamt 2,97 Mio. Tonnen (2023: 3,3 Mio. Tonnen) bei.

Rund 1,645 Mio. Tonnen entfielen auf den Schiffsgüterumschlag zzgl. Containerumschlag. Er ist im Vergleich zu 2023 (1,999 Mio. Tonnen) um 18 Prozent gesunken. Der bundesweiten Tendenz folgend, gab es den größ-



Der stotternde Konjunkturmotor wirkt sich auf viele Bereiche der Wirtschaft aus.

ten Rückgang im Bereich der Importkohle: Der Umschlag von Importkohle ist von 251.000 um 51,8 Prozent auf 130.000 Tonnen gesunken. Was im Wesentlichen auf eine allgemein sinkende Nachfrage nach Kohle als Energieträger für die Stromerzeugung in Kraftwerken zurückzuführen sein dürfte.

Eine schleppende Konjunktur mit schwachem Wachstum in Handel und Industrie sowie geopolitische Spannungen: All diese Faktoren haben sich zudem auf den Containerumschlag ausgewirkt, der einen Rückgang von 900.000 auf 750.000 beladene Container verzeichnet. Auch bei weiteren Gütergruppen (etwa Mineralöl, Baustoffe, Eisen und Stahl) gab es Rückgänge in unterschiedlicher Höhe.

Abhängig von der weiteren konjunkturellen Entwicklung, rechnet die Dortmunder Hafen AG fürs laufende Jahr 2025 wieder mit einem Anstieg des Schiffsumschlages auf rund 2 Mio. Tonnen.

Trotz eines wirtschaftlich herausfordernden Marktumfeldes hat die Dortmunder Hafen AG das Geschäftsjahr 2024 mit einem zufriedenstellenden Ergebnis abgeschlossen und einen von 980.000 Euro auf 1,869 Mio. Euro verdoppelten Jahresüberschuss an die Muttergesellschaft DSW21 überweisen. Darüberhinaus wurden weitere rund fünf Mio. Euro aus der treuhändischen Grundstücksverwaltung an die Stadt Dortmund abgeführt.

Die Energie der Zukunft

Erdwärme, Wasserstoff oder Strom? Wie sieht die Energieversorgung von morgen aus? Auf der MS Wissenschaft im Dortmunder Hafen gab's Mitte Juni tiefe Einblicke in den Markt der Möglichkeiten.



An interaktiven Stationen und Schaukästen konnten sich die Besucher wie etwa Dr. Barbara Grimberg (M.) und Familie Laurich (r.) über Produktionsprozesse informieren.

Marion und Janine stehen vor einer Autorennbahn wie aus einem Kinderzimmer. Nur dass es nicht darum geht, welcher der insgesamt drei Flitzer am schnellsten ins Ziel kommt. Die beiden Frauen testen, welches Auto wie weit fahren kann. Alle drei haben die gleiche Energiemenge. Eins wird mit Wasserstoff (Elektromotor mit Brennstoffzelle) angetrieben, ein anderes fährt als Verbrenner (E-Fuels) und ein weiteres mit Strom (Elektromotor). Janine hat sich für den Verbrenner entschieden – und muss nach kurzer Zeit mit ansehen, wie ihr Gefährt mitten auf der Strecke liegenbleibt und Marions Stromer souverän vorbeizieht. „Der hat die Steigung nicht geschafft“, meint Janine trocken. Beim anschließenden Versuch mit dem Wasserstoff-getriebenen Flitzer sieht's nicht anders aus: Der Stromer gewinnt.

Mats, einer der „Lotsen“, der Besucher durch die Ausstellung führt, weiß warum: „Bei einem Elektromotor sind der Wirkungsgrad und die Energieeffizienz am höchsten“, klärt er auf. Mats studiert Fotografie an der Dortmunder Fachhochschule (FH), heuert im Nebenjob fast schon regelmäßig als „Besucher-Guide“ auf der MS Wissenschaft an. Egal, ob es sich wie bei vergangenen Ausstellungen um „Unser Universum“ dreht, um „Bio-Ökonomie“

oder eben um „Zukunftenergie“. Er sei auch persönlich an den Themen interessiert, sagt er. „Und wir bekommen vorher ein inhaltliches Briefing.“

Die Besucher, sowohl Einzelpersonen als auch Familien, wandern zu den rund 30 Exponaten, lesen, betrachten und werden teilweise selbst aktiv. Manche sind bereits Experten. Zum Beispiel Christoph Laurich aus Unna, der mit Frau und Sohn zum For-

kreislaufe zurückgeführt werden kann“, erläutert Christoph Laurich dem stauenden Betrachter.

2045 will Deutschland klimaneutral sein. Familie Laurich geht dem Ziel quasi entgegen: Sie haben eine PV-Anlage auf dem Dach und das E-Auto vor der Haustür, geheizt wird nicht mehr mit Gas, sondern per Wärmepumpe. „Wir haben unser Haus fossilfrei gemacht“, erzählt er. „Läuft alles



Das Forschungsschiff MS Wissenschaft ist regelmäßiger Gast im Dortmunder Stadthafen.

schungsschiff im Dortmunder Hafen gekommen ist. Er steht vor einem Schaukasten mit Miniaturanlagen wie aus dem Legoland, erstellt vom Max-Planck-Institut für Chemische Energiekonversion in Mülheim. Genau dort arbeitet Christoph Laurich. Mit seinem Wissen könnte er glatt selber durch die Ausstellung führen. „Hier wird deutlich, auf welchem Weg ein unvermeidbares Abgas der Industrie wie CO₂ als Rohstoff genutzt und in den Produktions-

mit Strom.“ Ganz so weit ist Unternehmensberaterin Dr. Barbara Grimberg aus Bochum mit ihrem Einfamilienhaus nicht. „Eine PV-Anlage lohnt nicht. Die Dachausrichtung passe nicht. Obendrein ist mein privater Verbrauch zu niedrig.“ Trotzdem seien die Themen, die von der MS Wissenschaft transportiert werden, immer wieder von hohem Interesse, erzählt sie. „Es gab Jahre, in denen ich Ausstellungen sogar zweimal besucht habe.“

Digitale Hafententwicklung

Wie kann die digitale Entwicklung des Dortmunder Hafens sowie die digitale Anbindung von Terminalbetreibern, Speditionen und Binnenschiffen vorangetrieben werden? Diese Frage steht im Mittelpunkt eines „Memorandum of Understanding“ (MoU) zwischen der Dortmunder Hafen AG und RheinPorts GmbH.

Mit dem am Rande der Münchener Transport Logistik Messe unterzeichneten MoU wollen beide Seiten Kooperationsmöglichkeiten im Bereich der digitalen Hafententwicklung ausloten. Rheinports ist Betreiber eines Port Community Systems (PCS) für die Seehäfen. Ein vergleichbares System, das RiverPorts Planning and Information System, kurz RPIS, gibt es nun auch für die Binnenhäfen. Es wird seit mehr als einem Jahr von den Rheinhäfen in der Schweiz genutzt.



RheinPorts-Geschäftsführer Felix Harder (l.) und Joachim Holstein (r.) mit Dortmunds Hafenvorständin Brennenstuhl bei der Unterzeichnung des MoU.

Dabei handelt es sich um eine Plattform, die es ermöglicht, Binnenschiffahrt und Hafengewerbe enger zu vernetzen und effizienter in die Logistikketten zu integrieren. Dafür will RheinPorts das RPIS als nachhaltiges Standardsystem für Binnenhäfen und multimodale Logistikcluster etablieren. „Mit dem Dortmunder Hafen gewinnen

wir einen weiteren wichtigen, strategischen Partner“, sagt RheinPorts-Geschäftsführer Joachim Holstein. Erfreut zeigt sich auch Bettina Brennenstuhl, Vorstandin der Dortmunder Hafen AG: „Wir gehen eine weitere, zielführende Kooperation ein, die dabei hilft, die digitale Ausrichtung unseres Hafens voranzutreiben.“



„Erste Flächen sind reserviert“

Dominik Serfling, Geschäftsführer d-port21: „Das Open-Air-Kino ist eine erfolgreiche Zwischennutzung.“

Die ersten Anfragen und Angebote sind da: Die geplante Entwicklung der Speicherstraße in ein gemischtes Quartier weckt das Interesse der Investoren.

Die Vermarktung des 39 Meter hohen Raiffeisenturms mit dem zweigeschossigen Gebäudekomplex könnte möglicherweise schon zur Jahreswende abgeschlossen sein. Da der Pachtvertrag Ende 2025 ausläuft, zieht sich Agravis aus dem Hafen zurück. In den Plänen des dänischen Architekturbüros Cobe für die Entwicklung des Speicherstraßenquartiers spielt vor allem das frühere Getreidesilo eine wichtige Rolle. Cobe sieht den Turm als „Impulsgeber“.

Um Investoren mit Vorschlägen für eine neue und dauerhaft tragfähige Nutzung zu finden, hat die Entwicklungsgesellschaft d-port21 in Abstimmung mit der Stadt ein mehrstufiges Interessenbekundungsverfahren auf den Weg gebracht. Daran haben sich in einem ersten Schritt 13 Interessenten beteiligt. „Die Ideen gehen überwiegend in Richtung Büronutzung, Gastronomie und Kultur“, sagt Dominik Serfling, Geschäftsführer von d-port21.

Ein Umbau des Gebäudeensembles für Wohnungen oder für ein Hotel sind und bleiben laut Bebauungsplan ausgeschlossen. In der zweiten Stufe des Verfahrens holte d-port 21 konkrete

Kaufangebote mit Nutzungskonzepten ein. Nach Sichtung der Angebote im Vermarktungsbeirat von d-port21 soll (vorbehaltlich der Ratsgremien) eine erste Entscheidung fallen, welcher Investor den Zuschlag bekommt. „Wir möchten nach Möglichkeit noch in diesem Jahr mitteilen können, wer Käufer wird“, wünscht sich Dominik Serfling.

Fortschritte gibt es auch bei der Suche nach Interessenten für die freien Bauflächen links und rechts der Speicherstraße. „Wir haben inzwischen mehrere Baufelder für Investoren reserviert“, berichtet d-port21-Geschäftsführer Dominik Serfling. Dabei gehe es in erster Linie um Bürogebäude. Auch in diesem Punkt gilt: Wer am Ende baut, wird nach Prüfung der Konzepte und abschließenden Verhandlungen entschieden.

Ein vergleichbares Verfahren ist für den Bau der Quartiershalle geplant, dessen Gelände im Rahmen der „Filmnächte Dortmund“ als Open-Air-Kino genutzt wurde. Aktuell werde überlegt, das Gelände mit dem Stahlgerippe der früheren Industriehalle für weitere Veranstaltungen zu nutzen, sagt Dominik Serfling. „Dadurch wird das Interesse

an dem Gelände noch weiter erhöht“. Gleichzeitig betont er, dass es sich um „Zwischennutzungen“ bis zur abschrittweisen Realisierung der geplanten Quartiershalle handele.



Entwicklungsumgebung: Das Gebäudeensemble mit dem Raiffeisensilo soll einen neuen Eigentümer bekommen.

Nach einer groben Zeitachse könnte der Bau 2028/29 starten. Erste Investoren hätten ihr Interesse bei d-port21 angemeldet. Eine der ersten Maßnahmen gilt dem Bau der Erschließungsstraßen. Der Start der Arbeiten inklusive Entwässerung und Leitungsverlegungen ist für 2026 anvisiert, die Fertigstellung für 2027. Die Ingenieure von M+O sind aktuell beauftragt, die Entwurfsplanung vorzubereiten.

Arbeitspodest

Mobiler Dacharbeitsstand

Zugangsbühne mit Fangkorb

C.O. Weise GmbH & Co. KG
 Deusener Str. 59
 D-44369 Dortmund
 Tel. 0231-31503-0
 E-Mail: info@weise.de
 Webseite: www.weise.de

SEIT ÜBER 135 JAHREN WEISE

Besuchen Sie unsere Webseite!

Webshop: www.weise.shop

Mehr Orientierung

DSW21 bringt die Bahnsteigkanten an der Stadtbahnhaltestelle Dortmunder Hafen zum Leuchten. Mit dem Pilotprojekt greift DSW21 der Zukunft voraus.

Die Stadtbahnhaltestelle „Hafen“, die von den Linien U47 und U49 angefahren wird, erhält „leuchtende Bahnsteigkanten.“ Im Laufe des Herbstes sollen neu eingebaute LED-Streifen in genau dem Bereich der Bahnsteigkanten leuchten, in dem Fahrgäste warten (Foto). Neben den LED-Streifen wurde im Zuge des barrierefreien Ausbaus der Haltestelle ein taktiles Leitsystem installiert. Durch einen farblichen Kontrast heben sich die neuen tastbaren Bodenelemente von der Oberfläche ab und helfen blinden und sehbehinderten Menschen, sich an der Haltestelle sicher und unabhängig zu bewegen. Die zusätzliche Info sei gerade dann sinnvoll, wenn an einem längeren Bahnsteig ein einzelner Wagen halte, sagt DSW21-Betriebsleiter Ralf Habbes. „Ergänzend dazu zeigen die Tür-Ampeln an unseren neuen B-Wagen, wann Fahrgäste einsteigen dürfen – ein stimmiges Gesamtpaket.“

Insgesamt rund 300.000 Euro investiert DSW21. An die Bauarbeiten schließt sich

eine Simulations- und Testphase an, so dass die LED-Streifen voraussichtlich im Laufe des Herbstes regulär im Linienbetrieb eingesetzt werden. Der Vorteil für Fahrgäste: Sie bekommen eine bessere Orientierung und mehr Sicherheit beim Einstieg – insbesondere Menschen mit körperlichen Beeinträchtigungen. „Künftig werden sich die Stadtbahn-Fahrzeuge viel dichter hintereinander im Liniennetz bewegen“, sagt DSW21-Betriebsleiter Ralf Habbes. „Auf die dichteren Zugfolgen, die kürzeren Taktungen und die unterschiedlichen Haltepositionen möchten wir uns frühzeitig vorbereiten.“

Für die Haltestelle »DO-Hauptbahnhof« sieht DSW21 mittelfristig ebenfalls eine leuchtende Bahnsteigkante vor. Perspektivisch könnten die stark frequentierten Haltestellen im Innenstadtbereich folgen. „Der Nahverkehr und die mit ihm verbundene Technologie werden sich in den nächsten Dekaden auf spannende Art und Weise weiterentwickeln“, sagt DSW21-Verkehrsvor-



stand Ulrich Jaeger. „Unser Pilotprojekt am Hafen erzeugt einen Mehrwert für unsere Fahrgäste. Gleichzeitig schaffen wir heute schon die Voraussetzungen für Übermorgen und sammeln wichtige Erkenntnisse.“ Um mit Entwicklungen im Bereich des automatisierten bzw. autonomen Fahrens Schritt zu halten, möchte DSW21 mit den LED-Streifen perspektivisch den Fahrgastwechsel und damit die Standzeiten an den Haltestellen verkürzen.

Die Eisenbahn fasziniert

Von Werkstatt-Besichtigungen über Lokomotiven zum Anfassen und Mitfahren bis hin zu Rundfahrten mit einer Kleinbahn: Der „Tag der Offenen Tür“ bei der Dortmunder Eisenbahn war ein voller Erfolg.

Das ist ein MTU-Dieselmotor, sieht man schon an der Farbe.“ Frank Willert kennt sich bestens aus. Er ist an diesem letzten Samstag im August extra aus Bottrop anlässlich des Tages der offenen Tür bei der Dortmunder Eisenbahn (DE) zur Westfalenhütte gekommen. Frank Willert steht vor einer Lokomotive und schaut den Besuchern zu, wie sie begeistert hochklettern und sich zur Besichtigung in den Führerstand begeben. „Die läuft mit Strom und Diesel“, erläutert er und lässt einen kleinen Fachvortrag folgen. „Ich bin seit 41 Jahren im Lokomotivbau tätig“, sagt er. Aktuell in einer Reparaturwerkstatt in Moers.

Wenige Schritte weiter beobachten Eltern mit ihren Kindern, wie mit Hilfe eines Autokrans aufgegleist wird, besichtigen das Feuerwehr-Löschfahrzeug mitsamt Drehleiter und nehmen in einer Kleinbahn für eine rund 20-minütige Infofahrt über die Westfalenhütte Platz. Andere besichtigen die Lok- und Waggonwerkstatt, während die Kleinen sich auf der Hüpfburg und an vielen weite-

ren Stationen amüsieren. Mitten Trubel steht der „tonton-Bus“ der Stiftung Kinderglück.

Der von DSW21 zur Verfügung gestellte, frühere Linienbus wird nun für soziale Zwecke verwendet: Das Fahrzeug kommt u.a. auf Stadtfesten, Märkten und bei sozialen Aktionen zum Einsatz, um die „tonton-Schulranzen“ zu vertrei-



Früh übt sich: Besonders den Kleinen Gästen macht es Spaß, die Loks von innen zu erkunden.

ben, deren Verkauf dazu beiträgt, einen Teil der Ranzen Kindern aus bedürftigen Familien kostenlos zukommen zu lassen. „Von rund 6.000 Erstklässler*innen in Dortmund haben 1.800 Kin-



Auch die Werkstattbereiche standen den Besuchern offen.

der ihren Schulranzen inklusive Zubehör durch das Schulranzen-Projekt der Stiftung Kinderglück erhalten“, erläutert Stiftungsrat Bernd Krispin, der das „tonton-Projekt“ künftig deutlich vergrößern möchte und sich über jede Spende freut. So ist beispielsweise vor Kurzem an der Köln-Berliner-Straße 23 in Aplerbeck das Ladenlokal „tonton-Welt“ eröffnet worden.

Die DE und die Dortmunder Hafen AG sind am Tag der offenen Tür mit zwei Ständen vertreten und informieren über ihre Tätigkeitsfelder. Frank Fänger aus Nordkirchen, der sich mit Ehefrau Sabine und Enkelin Maja (4) eine kleine Pause in der Lok-Werkstatt gönnt, zeigt sich begeistert: „Hier wird alles erwachsen- und kindgerecht präsentiert“, sagt er. „Da könnte man ja glatt selber zum Eisenbahner werden.“

Packende Duelle beim FußballCup

Premiere für den „Dortmunder Hafen & Dortmunder Eisenbahn FußballCup“: Acht Teams gingen im August auf der Anlage von Rot-Weiß Germania an den Start, die (mit Ausnahme der Hansebahn Bremen) allesamt aus der Region stammen. Gespielt wurde auf einem Kleinfeld mit je sechs Spielern pro Team. Jedes Match dauerte zehn Minuten. Am Ende sicherte sich das Team von Dachser den Pokal, das sich im Finale gegen die Mannschaft von Dortmunder Hafen AG/Dortmunder Eisenbahn durchsetzte. Den dritten Platz belegte die Mannschaft vom Stadthafen Lünen.



Ein buntes und abwechslungsreiches Programm an rund 50 Standorten bot einmal mehr der Hafenspaziergang, der seine 13. Auflage erlebte und Besuchern die Gelegenheit gab, den besonderen Charme des Hafens zu entdecken.

Neben zahlreichen Kultur- und Musikveranstaltungen erfreute sich einmal mehr die Pontonbrücke großer Beliebtheit, die kleinen und großen Gästen zwischen der Drehbrückenstraße und der nördlichen Speicherstraße den Gang übers Wasser ermöglichte.

Spaziergang übers Wasser





EDG

WIR SIND DA.

NEU ERÖFFNET: Unser EDG-Kundencenter

Mehr Service. Mehr Nähe. Mehr Dortmund.

Besuchen Sie uns im neuen Kundencenter am Osterhellweg 50 – zentral, modern und mit noch mehr Raum für persönliche Beratung. Ob Sperrmüllservice, Zusatzabholungen, Abholung von Elektrogeräten oder Tipps zu unseren Sammelsystemen – wir sind für Sie da: freundlich, kompetent, direkt.

Osterhellweg 50, 44135 Dortmund

Mo. – Mi. 08.30 – 16.00 Uhr, Do. 09.00 – 18.00 Uhr, Fr. 08.30 – 14.00 Uhr

edg.de