

Hafenwelt

Dortmund

Dortmund Hafen 21

Nr° 1/2026

www.dortmunder-hafen.de

Die Zukunft des Hafens

Neues Entwicklungskonzept
soll den Standort weiter stärken

Terminal für Trailer-Umschlag

Joint-Venture für Neubau
auf der Westfalenhütte



Wo Alautos am Hafen zu wertvollen Rohstoffen werden

Pilotprojekt öffnet TSR Recycling eine
weitere Tür zur Kreislaufwirtschaft

DACHSER
Intelligent Logistics

Alles an seinem Platz.

DACHSER Contract Logistics

Warehousing mit DACHSER – Ihre Vorteile:

- Intelligente Kombination und Integration logistischer Netzkompetenzen
- Ganzheitliche, branchenspezifische Logistikkonzepte
- Produktbezogenes Know-how und profunde Marktkenntnisse
- Sicherung einheitlicher Prozesse durch DACHSER eigene IT-Systeme
- Zukunftsorientierung und hohe Innovationskraft

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!

Die Leistungsfähigkeit unserer Verkehrsinfrastruktur zu sichern, ist eine anspruchsvolle Daueraufgabe. Allein in Nordrhein-Westfalen sind über 2.400 Brücken in der Zuständigkeit von Land und Bund marode, fast 800 davon gelten als mangelhaft. Ein wesentlicher Grund dafür sind die Belastungen durch Schwertransporte: Ein Lastwagen mit 10 Tonnen Achslast beansprucht die Verkehrswege bis zu 160.000-mal stärker als ein Kleinwagen.

Schwertransporte verstärkt über die Wasserstraße zu steuern, ist daher ein naheliegender Ansatz – mit ökonomischen und ökologischen Vorteilen. Güterschiffe helfen nicht nur, Staus zu vermeiden und Schäden an der Verkehrsinfrastruktur zu reduzieren, sondern schonen zugleich die Umwelt. Wie wir in dieser Ausgabe berichten, hat sich die Dortmunder Hafen AG an einem Pilotprojekt von Bund und Land NRW beteiligt, das die Wasserstraßen für Großraum- und Schwertransporte (GST) attraktiver machen soll.

Das Ergebnis: In Dortmund entstand der bundesweit erste GST-Mikrokorridor – eine klar definierte, technisch geprüfte Route, die den beteiligten Unternehmen die Planung erleichtert.

Auch die weiteren Themen dieser Ausgabe zeigen, dass im Hafen die Weichen für vielfältige Zukunftsprojekte gestellt werden. Der inhaltliche Bogen reicht von Innovationen in der Kreislaufwirtschaft beim Hafenanlieger TSR über den bevorstehenden Anschluss des Speicherstraßenquartiers an das Fernwärmenetz bis hin zu den Plänen für ein neues, auf Trailer spezialisiertes Terminal auf der Westfalenhütte.

Darüber hinaus blicken wir gemeinsam mit Torsten Schütte, langjähriger Geschäftsführer der Container Terminal Dortmund GmbH (CTD), auf die Erfolgsgeschichte des Unternehmens – und wie diese fortgeschrieben wird.

Ich wünsche Ihnen viel Freude beim Lesen dieser Ausgabe.

Ihre Bettina Brennenstuhl
Vorständin Dortmunder Hafen AG

Nr° 1/2026

INHALT



6

DIE SOUNDDESIGNER

Die beiden Sounddesigner Henning Großmann (l.) und Henric Schleiner von ti.me.co.de sorgen mit ihren Dienstleistungen für die jeweils passende Atmosphäre.

10

INTERVIEW

Torsten Schütte: „Das CTD wächst teilweise gegen den allgemeinen Trend.“



13

MEHR TRAGKRAFT

Ein neuer Boots Kran erleichtert die Arbeit bei der Pflege der Infrastrukturanlagen.

6–9 DIE SOUNDTRACK-MACHER

Henning Großmann und Henric Schleiner haben mit ti.me.co.de ihr eigenes Unternehmen und sorgen im Auftrag namhafter Firmen für den passenden Sound von Filmen.

10–11 WACHSTUM BEIM UMSCHLAG

Seit 2007 war Torsten Schütte Geschäftsführer der Container Terminal Dortmund (CTD) GmbH. Im Interview lässt er die Entwicklungen Revue passieren und gibt einen Ausblick auf die Zukunft.

13 MIT NEUEM KRAN

Bei der Pflege der Ufer und wasserseitigen Infrastruktur des Hafens leistet das Arbeitsboot „So fast as Düörpm II“ wertvolle Unterstützung. Ein neuer Kran mit Greifern hilft dabei.

15 DIE ZUKUNFT DES HAFENS

Den Industriestandort Dortmund-Hafen stärken und ansässigen Unternehmen Planungssicherheit verschaffen: Das ist eines der Kernziele des Hafenentwicklungskonzeptes (HEK), das nun erstellt werden soll.

16 KREISLAUF DER ROHSTOFFE

Aus Altfahrzeugen wertvolle Rohstoffe gewinnen, die in den Materialkreislauf zurückfließen – das ist das Konzept der TSR Recycling Group am Kohlenweg. Dabei werden monatlich bis zu 20.000 Tonnen bewegt.

19 AUF TOUR IM HAFEN

Nur wenige kennen die großen Kapitel des Dortmunder Hafens von der Vergangenheit bis in die Gegenwart so gut wie Kulturwissenschaftlerin Ute Iserloh. Jährlich nehmen mehr als 1.000 Besucher an ihren Führungen durchs Hafengebiet teil.

21 ANSCHLUSS AN FERNWÄRME

2026 startet DEW21 mit dem Fernwärmeanschluss für das kommende Speicherstraßen-Quartier. Gespeist wird das rund 1.300 Meter lange Leitungsnetz von der Abwärme der Deutschen Gasrußwerke.

22 NEUES TERMINAL

Auf dem Logistikpark Westfalenhütte soll ein auf den Umschlag von Trailern spezialisiertes Terminal entstehen. Duisport, Dortmunder Eisenbahn (DE) und Dortmunder Hafen AG sehen großes Potenzial, Lkw-Verkehr auf die Schiene zu verlagern.

23 PFÄHLE UND TRÄGER

Auf Pfählen und Trägern sollen das neue Verwaltungsgebäude und das Bootshaus der Dortmunder Hafen AG ruhen. In Kürze startet auf dem Gelände der früheren Figge-Werft die Hochbauphase.

23 WEGE ZUM HAFEN

Pilotprojekt am Dortmunder Hafen: Schwer- und Großraumtransporte sollen künftig über klar definierte und technisch geprüfte Routen („Mikrokorridore“) von der Autobahn zum Hafen gelangen und so die Infrastruktur entlasten.



16 WIEDERVERWERTUNG

Insgesamt betreibt die TSR-Group 190 Niederlassungen, davon 60 in Deutschland.

19

HAFEN-GUIDE

Ute Iserloh führt seit 1999 Menschen aus Dortmund und der Region durch den Hafen.



23

ARBEIT AM NEUBAU

Der Neubau des Technischen Betriebshofs mit angeschlossener Verwaltung schreitet voran: Auf dem Gelände der früheren Figge-Werft haben die Hochbauarbeiten begonnen.

IMPRESSUM

Herausgeber Hafenwelt Dortmund ist ein Magazin der Dortmunder Hafen AG. V.i.S.d.P.: Bettina Brennenstuhl, Dortmunder Hafen AG, Bülowstraße 12, 44147 Dortmund, Tel.: 0231 / 70 09 01 0
Textbeiträge: Gregor Beushausen, Dirk Berger
Layout/Grafik/Satz: Büro für Gestaltung, Münster
Fotos: Medienmanufaktur Dortmund, Dortmunder Hafen AG, Andreas Buck
Druck: LD Medienhaus
Erscheinung: Das Hafenmagazin Hafenwelt Dortmund erscheint dreimal jährlich jeweils Anfang Februar, Anfang Juni und Anfang Oktober.

Die Geräuschemacher

Das Unternehmen ti.me.co.de an der Speicherstraße vertont,
was Kunst und Kommerz hergeben –
von der Ebay-Werbung bis zum prämierten Kurzfilm.



Wahrer Gründergeist ist das Erste, das man wahrnimmt, wenn man die Geschäftsräume von ti.me.co.de im Projektspeicher betritt. Seit 2023 ist das junge Unternehmen dort als Mieter angesiedelt. Zwei Studios mit Bildschirmen und Pulten, umstanden von Gitarren, einem Cello und einem Piano.

Der Vorraum ist allerdings eine Baustelle. „Sorry, wir haben hier gerade erst den Fußboden verlegt“, sagt Henric Schleiner (34), der mit Henning

Großmann (29) das Studio gemeinsam betreibt. Die Studiomöbel haben sie selbst gebaut, und auch der Akustikausbau wurde weitgehend in Eigenregie erledigt. Beide sind Sounddesigner, beide haben ihre Abschlüsse an der Dortmunder Fachhochschule (FH) gemacht. Beide sind sozusagen Handwerker der Kunst.

Über den Bildschirm im Studio tanzen Wellen. Die Vertonung von „Where waves took her“ muss fertig werden. Es wird ein Dokumentarfilm über die Arbeit einer Hebamme auf einem Seenotrettungsschiff, das im Mittelmeer vor der libyschen Küste kreuzt, um Flüchtlinge zu retten. Der Film soll auf den Filmfesttagen in Hof (Bayern) gezeigt werden. Die Sprache muss bereinigt, Geräusche verstärkt, unterdrückt, und nachvertont werden. Denn über ein offenes Mikrofon an Bord eines Schiffes auf See tritt jedes Geräusch in Konkurrenz zu anderen.

Die Folge wäre eine Kakophonie an Tönen und Geräuschen. Und zu klaren Bildern sollen sich schließlich saubere Töne gesellen. „Es geht darum, über gestalterische Entscheidungen, die Aussage eines Films zu verstärken“, erklärt Henning Großmann. Eine Atmosphäre bauen, könnte man dazu sagen.

Weitere Beispiele: Verkehr rollt über eine Straße. „Mit eingestreute Rufen, Autohupen und quietschenden Bremsen könnten wir Stress erzeugen“, erklärt Henning Großmann. Ginge es um ein Elektroauto, das bekanntermaßen relativ leise daherschnurrt und von Blinden und Fußgängern mit Kopfhörern nicht oder schwer wahrgenommen wird, denken sie sich halt Außen-geräusche aus. „Was für ein Geräusch macht eigentlich ein Lichtschwert in einem Film?“, fragt Henric Schleiner und schmunzelt. Über so etwas denken sie nach. Sie können Gutes ein wenig netter machen – und das Böse böser.

„Wir versuchen immer, ein Projekt als Gesamtheit zu betrachten. Von der Filmidee bis zur Arbeit am Set. Wir

nehmen Umweltgeräusche und Sprache auf und wir machen Vorschläge zum Sound und zur Musik“, erläutert Henning Großmann. Komponieren und musikalische Untermalung sind ein wesentlicher Bestandteil ihres Portfolios. Obendrein kommen sie herum in ihrem Job: Von Israel über Marokko über die Türkei bis in die Vulkaneifel. Zuletzt hat sich Henrich Schleiner eine spezielle Gitarre aus Vietnam mitgebracht und Bambusstöcke aus Indonesien. Er hat sie ihrer Klänge- und Geräuschesammlung beigelegt.

Ti.me.co.de gibt es bereits seit 2019, aber anfangs eher aus ihren Studentenwohnungen heraus. „Wir haben uns im Studium kennengelernt“, erzählt Henning Großmann, dessen Vater ein Synchronstudio betreibt, und er schon deshalb früh die Nähe zum Thema hat-

Henning Großmann (l.) und Henric Schleiner sorgen für Vertonung und Geräusche und schaffen Atmosphäre.



Aufnahme im Studio: Auch internationale Firmen wie Porsche, Mercedes-Benz und Samsung stehen auf der Liste der Auftraggeber.

te. Sein Mitstreiter Henric Schleiner wiederum absolvierte vor seinem Studium eine Ausbildung zum Elektriker. Beide kamen gut miteinander klar und arbeiteten thematisch zusammen.

Es lag nahe, irgendwann damit Geld zu verdienen. Fähigkeit und Freundschaft als Basis für ein Unternehmen. Sie waren ein Team, „und Film ist nun mal

Daseinsvorsorge für Dortmund



21

WIR MACHEN'S EINFACH
www.21.de

„In Dortmund sind die finanziellen Hürden viel niedriger als in Köln, Hamburg, Berlin oder München. Hier kriegst Du auch den Wandel mit. Der Hafen blüht regelrecht auf, und wir sind dabei!“

ein Teamsport“, sagt Henning Großmann. Irgendwann war klar, dass sie ein Studio und eine Firmenadresse benötigten. „Ich habe damals an der Dortmunder Uni einen Vortrag vor Studierende gehalten und fallenlassen, dass wir was suchten. Am Ende hat uns jemand an den Projektspeicher am Hafen vermittelt.“

Genau die richtige Adresse. „In Dortmund sind die finanziellen Hürden viel niedriger als in Köln, Hamburg, Berlin oder München. Hier kriegst

„Man kann sich in gemachte Nester setzen oder eben selbst eins bauen, und wir haben uns entschieden, Stöckchen zu sammeln“, zitiert er seinen Kompagnon Henric Schleiner. Der lächelt zurück: „Das hab’ ich mal gesagt?“

Zurück zur Baustelle. Ein weiterer Raum steht vor dem Ausbau. „Wir wollen ihn vermieten und so eine Infrastruktur für junge Kreative schaffen“, so Henning Großmann, der obendrein einen Lehrauftrag an der Dortmunder



Ihr größtes Pfund seien ihre Netzwerke, sagen Henning Großmann und Henric Schleiner.
„Unsere Branche ist relativ klein.“

Du auch den Wandel mit. Der Hafen blüht regelrecht auf, und wir sind dabei“, schwärmen sie. Schnell hätten sie gemerkt, wie lebenswert der Ort sei. „Und mit den anderen Mietern funktioniert der Projektspeicher wie eine Riesen-WG“, sagt Henning Großmann. „Wir sind hier mehr als eine Bürogemeinschaft – wir treffen uns auch privat.“

FH innehat. Beide sind um die 30 Jahre alt, reden von jungen Kreativen – und meinen nicht sich? „Ästhetik ändert sich ständig“, kommt als Antwort.

Es gebe bereits eine nachrückende Generation an Sounddesignern. Beide Unternehmensinhaber wollen einen kleinen Anreiz für den ein oder anderen Studienabsolventen schaffen, damit



Die beiden Sounddesigner sind vom Hafen inspiriert – ihre Dienstleistungen stehen auch den Hafenanliegern offen.

er oder sie in Dortmund bleibt. „Unsere Branche ist relativ klein“, erklärt Henning Großmann. „Es geht viel um Netzwerke. Unser größtes Pfund ist, dass Leute, die bereits mit uns gearbeitet haben, auch weiter auf uns zurückgreifen und mit uns zusammenarbeiten.“

Ti.me.co.de wurde u.a. bereits von L’oreal, Mercedes-Benz, Porsche, Opel und Samsung gebucht. Darüberhinaus bearbeitet das Duo Aufträge, die von anderen Agenturen kommen. Der Großteil der 40 bis 60 Projekte, mit denen sie sich jährlich beschäftigen, erreicht sie aus der Werbung. Der Umsatz: etwa 120.000 Euro jährlich. Zudem bleibt Raum für privates Engagement. Beide spielen in Bands und legen auf. Klein, fein, alles aus vier Händen. „Zu Zweit zu arbeiten und keine Verantwortung für vielleicht 20 Mitarbeiter zu haben, das verschafft uns schon große Freiheit“, verrät Henric Schleiner.

Sie müssen offen sein für neue technische Entwicklungen – kein Problem, sie sind Techniker, Künstler und Dienstleister als Gesamtpaket. Für die ZDF-Dramaserie „Uncivilized“, die den Deutschen Fernsehpreis gewonnen hat, schnitten sie die Dialoge und steuerten „ein bisschen Musik bei“, wie Henric Schleiner anmerkt. Er hat Gitarre, Klavier und Saxophon gelernt, Großmann Gitarre und Gesang. Sounddesigner sind halt Ohrenmenschen.



„Wir wachsen teilweise gegen den Trend“

Torsten Schütte (64) war seit 2007 Geschäftsführer der Container Terminal Dortmund (CTD) GmbH. Vor Auslaufen seines Vertrages Ende 2025 ließ der Verkehrsfachwirt Revue passieren und äußerte sich zu den weiteren Entwicklungsmöglichkeiten.

Herr Schütte, wie muss man sich die Ausgangslage des Containerterminals an der Kanalstraße vorstellen, als Sie damals begonnen haben? Worin sehen Sie die wesentlichen Unterschiede zu heute?

Die Ausgangslage war so, dass das CTD nahezu kein Eigengeschäft gemacht hat. Wir waren zu 98 Prozent von den Aufträgen der Deutschen Bahn abhängig. Als ich beim CTD anfang, hatten wir einen halben Zug pro Tag, fünfmal die Woche. Das waren 250 Halbzüge, also umgerechnet 125 Ganzzüge pro Jahr. Zum Vergleich:

2025 haben wir knapp 1.200 Ganzzüge abgewickelt. Im Endeffekt war das eine Entwicklung über Jahre hinweg.

Wie haben Sie das geschafft?

Wir haben unser Produktportfolio erweitert und neue Verbindungen aufgebaut. 2007 gab die ersten Westhafen-Verkehre zu den sogenannten Ara-Häfen Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam. 2009 hatten wir begonnen, die Strecke mit eigenen Zügen zu betreiben. Diese Verbindungen waren zuvor nicht vorhanden. Bis 2007 gab es lediglich die Anbindungen an Nordhäfen wie Bremen und Hamburg. Was

uns im Endeffekt also wirklich vorangebracht hat, waren unsere eigenen Züge und der eigene Vor- und Nachlauf zum Terminal mit Subunternehmern.

2015 kam mit der Anlage für den Kombinierten Verkehr (KV) an der Franz-Schlüter-Straße ein weiterer Standort fürs CTD hinzu. Warum war der notwendig?

Das war in der Tat eine riesige Veränderung, weil wir mit dem CTD am Standort Kanalstraße an der Kapazitätsgrenze angekommen waren. Durch den zweiten Standort konnten wir unsere Kapazitäten enorm erweitern. Wir muss-

ten sogar Außenflächen anmieten, um dem Wachstum gerecht zu werden. Schon 2007 hatte ich in der Fünfjahresplanung ein zweites Terminal gefordert. Obwohl anfangs Skepsis herrschte, haben wir unsere Planziele erreicht. Es ist schon bemerkenswert, dass die DSW21 eine solche Infrastrukturmaßnahme in Deutschland damals innerhalb von sieben Jahren realisieren konnte.

Wie hoch ist die Auslastung?

Beide Standorte sind komplett ausgelastet.

Gibt es Überlegungen für eine Erweiterung der KV-Anlage?

Nicht für eine direkte Erweiterung, aber der Anschluss an das Hauptgleisnetz der Deutschen Bahn ist ein großes Thema. Momentan müssen wir Dieseltraktion verwenden, was zeitaufwendig und teuer ist. Ein direkter Anschluss würde die Effizienz erheblich steigern. Wir arbeiten daran, diese Pläne umzusetzen.

Eigene Züge zu den Westhäfen, der Bau der KV-Anlage – gibt es weitere Meilensteine, die für Sie unverzichtbar waren?

Was uns ebenfalls wirtschaftlich vorgebracht und maßgeblich geprägt hat, war die strategische Ausrichtung auf unsere Hauptkunden aus der Konsumgüterindustrie wie IKEA, Tedi, Kik und Woolworth. Terminals mit Kunden aus der chemischen Industrie oder der Stahlindustrie haben vor dem Hintergrund der aktuellen wirtschaftlichen Entwicklung natürlich zu leiden. Auffällig fürs CTD ist, dass wir teilweise gegen den allgemeinen wirtschaftlichen Trend wachsen. Der Grund liegt darin, dass die Nachfrage bei günstigeren Anbietern steigt. Das belebt auch unser Geschäft. Wir verzeichnen für 2025 rund 20 Prozent mehr Umschlag als im Vorjahr.

Die Frage, wie sich Gütertransporte von der Straße aufs Binnenschiff

verlagern lassen, ist zu einem Dauerbrenner geworden. Wie beurteilen Sie das Thema?

Die Schienenkapazitäten sind begrenzt. Durch die diversen Baumaßnahmen, die in den nächsten Jahren anstehen, wird sich ein Riesenproblem ergeben. Führende Unternehmen und Verbände aus dem Schienengüterverkehr und dem Kombinierten Verkehr beispielsweise haben in einem Brandbrief an den Bundesverkehrsminister gefordert, die Rückverlagerung von der Schiene auf die Straße zu bremsen. Aktuell ist der Lkw-Transport einfach zu günstig. Das wird sich ändern. Die gesellschaftliche Nachfrage nach CO₂-Neutralität wächst, weil wir klimaneutral unterwegs sein wollen. Wenn die Straße teurer wird, gewinnt das Binnenschiff an Bedeutung. Zumal wir in NRW über hervorragende Kanalanbindungen verfügen. Insgesamt wird die Trimodalität des Dortmunder Hafens immer wichtiger.



Torsten Schütte (64)...

startete seine berufliche Karriere 1979 bei der Deutschen Bahn (DB). Dort ließ er sich zum Kaufmann im Eisenbahn- und Straßenverkehr ausbilden. Nach diversen Engagements in verschiedenen Speditionen wechselte er 1988 zum damaligen Kaufhauskonzern Karstadt und war dort als Abteilungsleiter für das unternehmenseigene KV-Terminal in Unna-Königsborn zuständig. 2006 wechselte er zur Containerterminal Dortmund GmbH und wurde 2007 alleiniger Geschäftsführer. Zwischendurch absolvierte er im Rahmen eines Abendstudiums seinen Bachelor als Verkehrsfachwirt („Fachwirt für Güterverkehre und Logistik“).

Wie wichtig ist das CTD für Dortmund und die Region?

Das CTD ist entscheidend für die Versorgung und für die Logistik in der Region. Das Einzugsgebiet reicht weit bis ins Sauer- und Siegerland. Die Logistikanbindungen bieten Unternehmen bedeutende wirtschaftliche Vorteile. Ohne die Seehafenanbindung wäre beispielsweise IKEA nicht hier.

Wie stark hat die Digitalisierung im Containergeschäft Einzug gehalten?

Das ist ein Riesenthema. Allein schon der Aspekt der Sendungsverfolgung. Die Kunden möchten ja wissen, wo sich ihre Container befinden. Alle Containerbewegungen werden bei uns digital erfasst und an die Lagerhalter bzw. Reedereien übermittelt. Bei Bedarf geht alle 15 Minuten eine Codecom-Meldung raus, welche Container ein- und rausgegangen sind und welche Container hier noch stehen. Das funktioniert nur über Schnittstellen. Früher hat hier ein Mitarbeiter gesessen und die hereinkommenden E-Mails in unser eigenes Terminal Operation System eingegeben. Also, Digitalisierung spielt eine Riesenrolle.

Was geschieht eigentlich mit der Fläche der früheren Gastronomie entlang des CTD an der Kanalstraße?

Die Fläche soll in Zukunft als Erweiterungsmöglichkeit für unser Terminal bzw. für die damit verbundenen kombinierten Verkehre dienen. Die Pläne dazu sind noch in der Entwicklung, aber es zeigt unsere Bereitschaft, flexibel auf künftige Anforderungen zu reagieren.

Wie verbringen Sie eigentlich Ihren Ruhestand ohne das CTD?

(Schmunzelt). Ich fahre nach wie vor gern Motorrad und bin darüberhinaus ein begeisterter Camper. Eines meiner Ziele ist das Nordkap – das aber per Auto.

Mit neuem Greifer

Mithilfe des Arbeitsbootes „So fast as Düörpm II“ hält die Besatzung Ufer und Hafenbecken in Ordnung. Ein neuer Kran hilft dabei.



Die Instandhaltung der wasserseitigen Infrastruktur gehört zu den Kernaufgaben der Dortmunder Hafen AG und macht Leon Haustein sichtlich Spaß.

Es gibt einen Terminus, der wird in ganz Deutschland verstanden, obwohl sein Ursprung an der Nordseeküste liegen dürfte. Jörg Pohl, Schiffsführer auf der „So fast as Düörpm II“, spricht ihn aus: „Schietwetter!“ Sogar der Dialekt stimmt.

Es regnet in Strömen, als er das Arbeitsboot rückwärts aus dem Bootschuppen gleiten lässt. Nicht viel los heute auf dem Wasser. Jörg Pohl sitzt in seiner Kajüte trocken, während andere Hafenhandwerker Leon Haustein über Deck geht und Jörg Pohl Zeichen gibt, damit er das Boot längsseits eines Lastkans (Schute) bugsieren und es mit einem Stahlseil befestigen kann.

Die „Düörpm“ und die Schute bilden sozusagen ein Pärchen, das gemeinsam Algen und Grünschnitt vom Kanalrand abfährt. Schließlich will auch das Ufer gepflegt werden. Ein Haufen Grünschnitt ist vom Leinpfad zusammengekommen, der längs der Wasserlinie läuft und früher ein Treidelpfad war und dem Ziehen der Schiffe durch Pferd oder Hand diente. Herbst- und Winterarbeit halt – Maniküre für den Sommer. „Wir sind die Straßenmeisterei vom Wasser“, sagt Jörg Pohl und schmunzelt.

Das Arbeitsboot ist naturgemäß nicht gedacht, auf große Fahrt zu gehen. Es ist eher eine beschauliche Wanne, die dem kleinen Schild neben dem Joy-

stick entspricht, mit dem Jörg Pohl das Boot steuert. „Auf jedem Schiff, das schwimmt und schwabbelt, ist einer drauf, der dämlich sabbelt“, steht da zu lesen. Dafür trägt „So fast as Düörpm II“ jetzt stolz einen neuen Kran vor dem Führerstand. Einer der zupacken kann, mit Greifern. Er löst den vorherigen Kran ab, der mit einer Harke versehen war. „Der neue Kran hat mehr Tragkraft und erleichtert die Arbeit“, sagt Jörg Pohl.

Das werde allein schon beim Bergen der Algenlast deutlich „Inzwischen holen wir hier 20 bis 30 Tonnen jährlich raus“, schätzt Schiffsführer Pohl. „In den 90er Jahren hatten wir das Problem in dieser Größenordnung nicht.“

Was Jörg Pohl vor allem auf die höheren Wassertemperaturen zurückführt. Obendrein setzt Dortmunds Hafen zur Bekämpfung der Algen seit 2020 sein Mähboot „Mähndy“ ein.

Wertvolle Unterstützung leistet der neue Kran auch beim Bergen von Gegenständen, die ans Tageslicht kommen, wenn Jörg Pohl und Leon Hausstein mit dem Boot und einer Art Egge die Kanalsohle abziehen. Sie holen Fahrräder und Motorräder vom Grund. „Einmal sogar eine Harley“, sagt Jörg Pohl. Ebenfalls im Repertoire: aufgebrochene Tresore, ein Waffenschrank inklusive Waffe. In solchen Fällen arbeiten sie mit der Wasserschutzpolizei und Tauchern zusammen. Es geht darum, den Schiffen unfallfreies und gefahrloses Fahren zu ermöglichen – nichts soll sich in Schrauben verheddern oder den Rumpf beschädigen.

Die Pflege der Ufer und der wasserseitigen Infrastruktur, vor allem der zehn Hafenbecken, ist tägliches Geschäft und gehört zu den Kernaufgaben der Dortmunder Hafen AG.

Seit Anfang der 90er Jahre ist Jörg Pohl am Hafen angestellt, vorher war er bei Hoesch – bereut hat er den Wechsel nie. Dabei ist „So fast as Düörpm II“ auch ein Reparaturboot. So müssen beispielsweise Poller ersetzt und gestrichen und die Spundwände in Ordnung gehalten werden. Aktuell müssen neue Halter für die Kilometrierung zugeschweißt werden – 130 Schilder werden wasserseitig für die genaue Ortsbestimmung im Hafen angebracht.

41 Jahre ist das Arbeitsboot alt. Der 6-Zylinder-Mercedes-Motor tuckert seit rund 20.000 Betriebsstunden. Es ist im-



Zupackend: Der neue Kran mit den Greifern erleichtert der Crew die Arbeit.

mer noch der erste. Aber der Abschied vom CO₂ bereits ist eingeläutet. „Wir überlegen, ob wir im nächsten Schritt den alten Dieselmotor gegen einen Elektromotor tauschen“, kündigt Hafenmeister Sebastian Koch an. Gespräche mit einer Werft seien bereits in Gange.



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
Webshop: www.weise.shop

Besuchen Sie unsere Webseite!



VOM DORTMUNDER HAFEN IN DIE WELT

www.dolezych.de



SICHER HEBEN. SICHER TRANSPORTIEREN.

Dolezych
EINFACH SICHER

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

Der Hafen der Zukunft



Wohin geht die Reise? Industriell genutzte Flächen vor konkurrierenden Nutzungen zu schützen, ist für den Güterverkehrshafen Dortmund essentiell.

Als Logistikdrehscheibe und Industriegebiet mit hoher Wertschöpfung ist Dortmunds Hafen ein bedeutender Wirtschaftsfaktor für die Region. Eine vorausschauende Hafenplanung soll nun aufzeigen, wie sich der Hafen in Zeiten der Transformation entwickelt.

Angelehnt an die „Rheinkonferenz“ 2024, sind alle deutschen Binnenhäfen eingeladen, ein Zukunftsbild mit mittel- und langfristigen Zielen für ihre künftige Entwicklung aufzuzeigen. Der Dortmunder Hafen schließt sich der Initiative an. „Gerade in Zeiten der Transformation ist es wichtig, mit der Stadt Dortmund und der Politik ein abgestimmtes Konzept zu erstellen, das den effizienten Einsatz von Hafenflächen langfristig sichert und fördert“, sagt Bettina Brennenstuhl, Vorständin der Dortmunder Hafen AG und Vorsitzende der Arbeitsgemeinschaft Häfen NRW. „Das wird auch uns helfen, den industriellen Kern der Stadt zu stärken und zukunftsfähige Strukturen zu entwickeln.“

Die Arbeiten für die Erstellung eines Hafenentwicklungskonzepts (HEK) 2030 sollen im laufenden Jahr 2026 im Rahmen einer Projektgruppe unter Beteiligung der Stadt Dortmund starten. „Wir möchten einen perspektivischen und von der Politik mitgetragenen Ent-

wicklungspfad aufzeigen, der Dortmunds Hafen als Industriegebiet stärkt und den ansässigen Unternehmen die notwendige Planungssicherheit verschafft“, erläutert Bettina Brennenstuhl. Ein Hauptaugenmerk sei beispielsweise die Frage der Flächensicherung. „Industriell genutzte Flächen vor konkurrierenden Nutzungen zu schützen, ist für Dortmunds Hafen ein essentielles Anliegen“, stellt die Hafenvorständin fest.

*Industriell genutzte Flächen
müssen vor konkurrierenden
Nutzungen geschützt werden.*

Die Energie- und die Verkehrswende und die damit verbundene Transformation der Häfen stelle auch Dortmunds Hafen vor neue Herausforderungen: Welche Flächen eignen sich beispielsweise für Umschlag und Lagerung von Schwergut wie etwa Komponenten für Windkraftanlagen? Welche Rolle soll Dortmunds Hafen hinsichtlich des Energieträgers Wasserstoff spielen?

Wo könnten unter Berücksichtigung baurechtlicher Belange etwa Stoffe wie Ammoniak umgeschlagen und gelagert werden? Auch die Verkehrsinfrastruktur des Hafens soll im HEK betrachtet werden. Das gilt sowohl für das Schienennetz der Dortmunder Eisenbahn (DE) als auch für die Anbindung ans inner- und überörtliche Straßennetz.

Das zu erstellende HEK soll Ausdruck eines breiten, von der Stadt Dortmund und der Politik mitgetragenen Commitments für die Sicherung und Fortentwicklung des Hafens als Industriestandort sein. Das wünscht sich auch Dr. Jendrik Suck, Aufsichtsratsvorsitzender der Dortmunder Hafen AG und CDU-Fraktionschef im Rat der Stadt. „Ziel muss es sein, das Dortmunder Hafengebiet mit seiner Wertschöpfung und den vorhandenen Arbeitsplätzen zu pflegen und zu bewahren, um es auch in Zukunft erfolgreich weiterentwickeln zu können“, sagt Dr. Jendrik Suck. „Es ist ein Industriegebiet, das gesichert und gestärkt werden muss.“



Autoschrott mit Zukunft

Mit Inbetriebnahme einer Erstbehandlungsanlage für Altfahrzeuge stößt die TSR Group GmbH & Co. KG am Dortmunder Hafen eine Tür mehr in Richtung Recycling und Kreislaufwirtschaft auf.

Pilotprojekt zum Urban Mining aus Altfahrzeugen – so ist das Projekt umschrieben, bei dem vorsortierte Altfahrzeuge zu hochwertigen Recyclingrohstoffen aufbereitet werden, die dann in den Materialkreislauf der Hersteller zurückfließen. „Der Kreis beginnt sich also schon bei der Demontage der Altautos zu schließen“, sagt der Dortmunder TSR-Niederlas-

sungsleiter Johann Lechelt. Ressourcen schonen, Rohstoffe sichern und die Umwelt entlasten – darum gehe es.

Der TSR-Standort liegt längs des Dortmunder Schmieding-Hafens. Man sieht die Bagger wie Dinos ins Eisen beißen, die Ausleger schwingen wie Häuse. Der Volksmund sagt grob

„Schrottplatz“ dazu. Dass allerdings durchaus fein im Groben gearbeitet wird, nimmt man erst bei einem Besuch des 70.000 qm großen Geländes am Kohlenweg wahr, auf dem früher Interseroh siedelte. TSR, eine Tochter der ihrerseits zu Rethmann gehörenden Remondis-Gruppe, übernahm das Gelände 2013. „Wir betreiben 60 Niederlassungen in Deutschland“,



sagt Pressesprecherin Jenny Sbosny. „Gruppenweit sind es 190. Abgesehen von Deutschland, vorrangig in Ländern wie Tschechien, Polen, Slowakei und den Niederlanden.“ Der Umschlag an Material auf allen TSR-Plätzen betrage etwa acht Mio. Tonnen jährlich. Insgesamt würden 4.500 Mitarbeiter beschäftigt, am Kohlenweg sind es 40, darunter vier Auszubildende. „In Dortmund bewegen wir bis zu 20.000 Tonnen monatlich“, rechnet Johann Lechelt vor.

Das Unternehmen arbeitet vor allem mit Industrie- und Gewerbetunden wie Containerdiensten und Abbruchunternehmen zusammen. „Hier am Standort sind wir auf große Materialmengen spezialisiert“, erklärt er. Insgesamt habe das Geschäft in den vergangenen Jahren etwas nachgelassen. Wenn Au-

tos länger gefahren werden, wenn Bauprojekte stocken, wenn Lieferketten reißen, merken Recycler das sofort. Beispiel Bau: „Wenn weniger gebaut wird, wird weniger abgebrochen“, erklärt Johann Lechelt. Dann fehlten die Eisenträger.

Maschinen- und Anlagenführer Marvin Schöpfer sitzt meterhoch auf einem Bagger und lässt den Greifer ins Volle fallen. Er sortiert für die Hydraulikschere vor, die selbst die größten Stücke mühelos bearbeitet. Das Zählwerk zeigt es an: Morgens um elf hat sie bereits 112 Tonnen zerkleinert. „Je nach Art des Materials schaffen wir damit 300 bis 500 Tonnen täglich“, rechnet Johann Lechelt vor. Die Stückgröße sollte dabei 150 x 50 x 50 cm

cho und Klönne gefertigt worden sind. Alles hat eben seine Zeit, aber wer im Recyclingbetrieb arbeitet, der weiß, dass nichts verloren geht, auch nach einem Jahrhundert nicht.

Marvin Schöpfer rangiert. Beim Umsetzen des Materials verteilen sich kleinere Stücke auf dem Boden. Er packt zwischendurch mit den Greifzangen ein Knäuel zentimeterdicken Drahtseils und fegt damit den Boden vor den Rädern. Sozusagen besenrein, um die Reifen zu schonen.

„Wir bereiten das Material hier unterschiedlich nach Art, Güte, nach Legierung und Abnehmer auf“, beschreibt Niederlassungsleiter Johann Lechelt. „Weil die Anforderungen an die Stahl-



„Hier in Dortmund bewegen wir bis zu 20.000 Tonnen pro Monat“, sagt TSR-Niederlassungsleiter Johann Lechelt.

nicht überschreiten, damit das Material von den Stahlwerken verarbeitet werden kann. Langsam stößt ein Lkw rückwärts bis an den Rand des Haufens und entlädt Teile einer genieteten Brückenkonstruktion, wie sie schon vor über 100 Jahren beispielsweise von den Dortmunder Unternehmen Ju-

sorten von Stahlwerk zu Stahlwerk verschieden sein können.“ Das setze eine gründliche Beprobung voraus. Das beginne schon bei der Anlieferung des Schrotts, wo eine Analysepistole zum Einsatz käme, um die Inhaltsstoffe der Ware zu prüfen. Außerdem würde jede Fracht auf Radioaktivität überprüft.

Letztlich liegt alles zum Wasser und den Gleisen hin geordnet auf verschiedenen Haufen. Man sieht Bleche, Felgen, Träger, Späne, Kugellager sortiert für sich. Das Metall erreicht von hier aus beispielsweise die Stahlwerke an Rhein und Ruhr – meist per Schiff über das Wasser. „Überwiegend wird das Material mit Lkw und Bahn angeliefert“, erklärt Johann Lechelt, „aber etwa 70 Prozent verlässt uns über den Kanal.“ Die trimodale Anbindung über Straße, Bahn und Dortmund-Ems-Kanal sei das Pfund des Standortes Dortmund, gerade vor dem ökologischen Hintergrund. „Ein Lkw fasst vielleicht 25 Tonnen Ladung, ein Schiff leicht 2.500 Tonnen“, sagt Johann Lechelt. „Da kann man sich schnell ausrechnen, wieviel CO₂ dabei eingespart wird.“ Sechs, sieben Schiffe legten im Monat ab. „Wir verstehen uns als Versorgungspartner der



Das Material wird überwiegend per Lkw und Bahn geliefert – und zu 70 Prozent per Schiff abtransportiert.

Industrie. Wir sammeln regional, bereiten die Schrotte auf und stellen sie der Industrie zur Verfügung. Unsere Lieferketten sind verlässlich.“

Nebenan in der Weißblechaufbereitung



Felgen, Bleche, Kugellager: Alle Materialien werden voneinander sortiert und getrennt aufbewahrt.

nehmen sich Mitarbeiter die Inhalte der Gelben Säcke vor. In der Sortieranlage wird über ein System von Bändern, Rüttlern, Gebläse und Magneten Metall von Folie und anderen Bestandteilen getrennt. Das Material wird vor der Trennung zerkleinert. „Spraydosen oder Campinggas-Kartuschen müssen, bevor sie die Sortieranlage erreichen, geknackt und von Restgasen befreit werden, damit dort kein Feuer ausbrechen kann“, beschreibt der TSR-Niederlassungsleiter. Ein Problem seien achtlos weggeworfene Lithium-Ionen-Akkus, die ebenfalls Brände verursachen könnten. „Trotz hoher Brandschutzstandards kam es im vergangenen Jahr zu zwei Zwischenfällen, die auf falsch entsorgte Akkus zurückzuführen waren“, sagt Johann Lechelt. „Dank des schnellen Handelns der Kollegen und Kolleginnen

konnten beide Brände ohne größeren Schaden rasch gelöscht werden.“ Auch deshalb legt man bei TSR großen Wert auf die Schulung von Mitarbeitern.

Zwischen all den Bergen von Metall unterschiedlichster Art fällt dann noch eine kleine Containerwanne an der Einfahrt aufs Gelände auf - fast randvoll gefüllt mit Kronkorken. Da kann der Kollege seinen einzelnen Cola-Verschluss genauso reinwerfen, wie Firmen aus der Nachbarschaft das mit Hunderten von Kronkorken ihrer Mitarbeitenden tun. „Wir unterstützen mit den Erträgen ein Hospiz in Unna“, erklärt Johann Lechelt. „Da kommen regelmäßig ein paar Tausend Euro zusammen.“

Sortieren, aufbereiten und wiederverwerten – TSR eben.

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 n×100 Gbit/s
- Höchste Verfügbarkeit & Datensicherheit
- Schnelle Bereitstellung & persönlicher Vor-Ort-Service
- 24/7 Störungsannahme und -bearbeitung

☎ 0231.930-94 02

💻 www.dokom21.de/gk

Leistungs-
stark.

Kosten-
sicher.

Zukunfts-
fähig.



Zu Fuß durch Dortmunds Hafen

Den Hafen kann man sich über Zahlen erschließen – oder über Geschichten und Erlebnisse. Ute Iserloh von „Kulturvergnügen“ zeigt seit 1999, wie spannend der Blick hinter die Kulissen sein kann.

Neben den beliebten Rad- und den Nachtwächtertouren oder dem Rundgang durch die „Bierstadt Nr.1“ ist die Fackeltour durch den Dortmunder Hafen das Herzstück der Agentur Kulturvergnügen. „Das ist nach wie vor mein Highlight“, sagt Kulturwissenschaftlerin Ute Iserloh. Mehr als 1.000 Menschen nehmen jedes Jahr teil – viele aus Dortmund, die ihre Stadt aus anderer Perspektive kennenlernen wollen. Manchmal laufen sogar Besucher aus Übersee mit. „Ich hatte schon welche aus Brasilien“, erzählt Ute Iserloh.



Der Hafen lässt sich auch per Fahrrad erkunden.

Mit zwei Festangestellten und zehn freien Mitarbeitenden organisiert sie inzwischen ein vielfältiges Programm – und das Interesse wächst. „Wir bieten heutzutage sogar Hafenführungen am Tage an. Vor zehn Jahren wäre das noch undenkbar gewesen“, so die Kulturwissenschaftlerin. Der Hafen zeigt sich als aufgeräumtes und selbstbewusstes Stadtgebiet, das seine industrielle Gegenwart mit Stolz präsentiert. Unternehmen investieren in die Zukunft: Ruhrtal, der Baustofflogistiker, in neue Gleise und Maschinen, das Stahlanarbeitungszentrum (SAZ) erweitert seine Anlagen und Deufol glänzt mit einem neuem Portalkran. Mit der Entwicklung der Speicherstraße wird nun ein weiteres Zukunftskapital aufgeschlagen.



Stimmungsvolle Atmosphäre: Vor allem die Abendführungen erfreuen sich bei den Besuchern großer Beliebtheit.

Neben der Industrie verliert Ute Iserloh auch die weichen Standortfaktoren nicht aus dem Blick. „Die Belebung der Speicherstraße hat eigentlich schon 2005 mit der Strandbar Solendo begonnen – und 2011 mit dem Eventschiff Herr Walter eine Fortsetzung gefunden“, sagt Ute Iserloh. Natürlich sind die großen Kapitel der Hafengeschichte weiterhin fester Bestandteil ihrer Erzählungen und Rundgänge. Die Eröffnung 1899 durch Kaiser Wilhelm II. beispielsweise. Oder die Hochphasen der Montanindustrie.

Inzwischen rücken weitere Namen ins Bild – etwa der Lensing Media Port, das Fraunhofer-Institut für Software- und Systemtechnik oder das Bildungs- und Beratungshaus Heimathafen. Eine Entwicklung, die nach der Corona-Zeit an Fahrt gewonnen hat. „Der Ostrand des Hafens hat sich verändert“, sagt Ute Iserloh nach mehr als einem Vierteljahrhundert Hafentouren. „Insgesamt aber bleibt Dortmunds Hafen ein Industriehafen“, sagt sie. Hafenentwicklung und Industriegeschichte, das

hat Ute Iserloh festgestellt, gehen hier Hand in Hand.

Ein Herzensanliegen möchte sie gerne wiederbeleben: das Schulklassenprogramm. „Früher hatten wir bis zu 150 Klassen im Jahr, die an Führungen teil-



Ute Iserloh weiß spannende Geschichten über den Hafen zu erzählen.

genommen haben“, erinnert sie sich. Dann blieb die Finanzierung aus. Inzwischen zeigten sich viele Unternehmen im Hafen erneut offen für die Idee – auch, um Jugendliche für Praktika und Ausbildungsberufe zu begeistern. „Mal sehen, was da kommt“, sagt Iserloh. Sie muss es eben ausloten.

Aus Ferne mach *Wärme.*

**Zukunftsweisend:
Unsere Wärmelösungen.**

Wir sind Ihr kompetenter Partner in Dortmund für die Wärme-Versorgung der Zukunft. Profitieren Sie von unserer Expertise bei Wärmepumpen, Hybrid- und Fernwärmelösungen und machen Sie Ihre Immobilie zukunftssicher! Vereinbaren Sie noch heute einen unverbindlichen Beratungstermin im DEW21 Energieeffizienz-Haus unter **dew21.de/terminbuchung**

Alles über unsere
Wärmelösungen:



DEW21



Bastian Stegemann ist Leiter des Bereichs Wärmewende bei DEW21. Im zweiten Quartal 2026 will Dortmunds Energieversorger den Ausbau des Fernwärmenetzes im Hafen starten.

Anschluss an die Fernwärme

Der Fernwärmeausbau an der Speicherstraße startet 2026. Dortmunder Energie- und Wasserversorgung (DEW21) schließt damit das nördliche Hafenquartier ans bestehende Fernwärmenetz von DEW21 an.

„Der Ausbau des Wärmenetzes ist eine wichtige Grundlage für die Entwicklung des neuen Hafenquartiers“, sagt Bastian Stegemann, Leiter des Bereiches Wärme bei DEW21. Das Unternehmen treibt die Erschließung gemeinsam mit der d-Port21-Entwicklungsgesellschaft voran. Für die Anbindung des Viertels würden rund 580 Meter Leitung an der nördlichen Speicherstraße sowie 690 Meter auf dem ehemaligen Knauf-Interfer-Gelände verlegt. Der Baustart sei für das zweite Quartal nächsten Jahres geplant.

Herzstück der Wärmeversorgung ist die Abwärme der Deutschen Gasrußwerke. Die bei der Rußherstellung entstehende Abwärme könne so sinnvoll genutzt werden, sagt Bastian Stegemann. Damit erfülle das Projekt auch die gesetzlichen Anforderungen an eine klimafreundliche Wärmeversorgung und setze auf eine bewährte Technik, ergänzt Dominik Serfling, Geschäftsführer von d-port 21 und Leiter

Stadtentwicklungsprojekte bei DSW21, im Vorfeld des Ausbaus. Somit profitiere man auch von den Fördermitteln des Landes NRW im Rahmen von prog.es.nrw, die über die Bezirksregierung Arnsberg bereitgestellt würden.

Der Fernwärmeausbau sei ein weiterer Schritt in Richtung Wärmewende, führt Dominik Serfling aus. „Wir schaffen eine nachhaltige Lösung für das Speicherstraßen-Quartier, das für Dortmunds Stadtentwicklung eine Schlüsselrolle spielt.“

„Die Gasrußwerke können noch deutlich mehr Abwärme liefern“, stellt DEW21-Mitarbeiter Bastian Stegemann fest. „Und mit einem weiteren Ausbau wollen wir dafür sorgen, dass noch mehr Wärme in die Häuser kommt, anstatt ungenutzt verloren zu gehen.“ Das gelte auch für weitere Standorte in Dortmund. So profitiere beispielsweise das neue Fernwärmenetz, das DEW21 auf dem Innovationsstandort

Phoenix-West in Angriff nimmt, von der Prozesswärme, die dort von Air Liquide beigesteuert werde.

DEW21 hat dafür einen Wärmetauscher bereitgestellt. Insgesamt hält Bastian Stegemann stadtweit einen Ausbau der klimafreundlichen Fernwärme von derzeit zehn auf 30 Prozent des gesamten Dortmunder Wärmebedarfes für möglich. Das von dem Energieunternehmen betriebene, inzwischen 76 km lange Fernwärmenetz erspare der Umwelt gegenüber einer konventionellen Öl- oder Gasversorgung jetzt schon den Ausstoß von rund 65.000 Tonnen CO₂ jährlich.

Im Quartier Speicherstraße müssen etwa 1.300 Meter Leitungen verlegt werden. „Mit großartigen Problemen rechnet Bastian Stegemann nicht. „Hier gibt es nicht so viel Verkehr“, stellt er fest, „das wird zur Abwechslung mal eine vergleichsweise unkomplizierte Baustelle.“



Der Logistikpark Westfalenhütte bietet hohes Potenzial, Verkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern.

Terminal für Trailer-Umschlag

Auf der Westfalenhütte soll ein auf den Trailer-Umschlag spezialisiertes KV-Terminal entstehen. Dazu gründen duisport, Captrain und der Dortmunder Hafen ein Joint-Venture.

Das neue Terminal für den Kombinierten Verkehr (KV) wird auf einer 15.000 Quadratmeter großen und aktuell ungenutzten Fläche der Dortmunder Eisenbahn GmbH auf der Westfalenhütte errichtet. Die Anlage wird mit vier je rund 400 Meter langen Gleisen, einem Portalkran und Reachstackern ausgestattet. Zudem bietet das Terminal Abstellflächen für mehrere Hundert Trailer-Einheiten. Für den Bau und Betrieb soll ein Joint Venture gegründet werden. Daran wollen sich (vorbehaltlich der Kartellbehörden und der zuständigen Gremien) die Duisburger Hafen AG (duisport) und Captrain Deutschland GmbH mit je 45 Prozent sowie die Dortmunder Hafen AG mit 10 Prozent beteiligen.

Auf dem Logistikpark Westfalenhütte haben sich die Warenverteilzentren (Logistikzentren) zahlreicher namhafter Unternehmen angesiedelt. Inzwischen wird die frühere Westfalenhütte von 800 bis 900 Lkw täglich angesteuert. Durch das Terminal können wesentliche Teile des Verkehrs auf die Schiene verlagert und Trailer im Kom-

binierten Verkehr (KV) gebündelt werden. So lassen sich Umweltbelastungen signifikant verringern. Durch die Integration in das Bahn- und Binnenschiffsystem „LOG4NRW“ und die Anbindung an das intermodale Netzwerk der Duisburger Hafen AG wird zudem die Wettbewerbsfähigkeit von Wirtschaft und Industrie in NRW gestärkt.

„Gemeinsam sorgen wir dafür, dass mehr Güter auf die Schiene kommen und die Verkehrssituation entlastet wird.“

Markus Bangen, CEO von duisport, weist auf die langjährige, aktive Rolle des Duisburger Hafens bei der Mitgestaltung des Strukturwandels. „Ich freue mich, unser Know-How auch in das Projekt in Dortmund einzubringen“, so Markus Bangen. „Das Vorhaben unterstreicht unsere langjährige Partnerschaft mit dem Dortmunder Hafen und unsere Zusammenarbeit mit Captrain.“ Mit jährlich mehr als 20.000 Schiffen, 25.000 Güterzügen und einem Umschlag von mehr als 100 Mio. Tonnen

plus rund vier Mio. Containern betreibt duisport den weltweit größten Binnenhafen.

Henrik Würdemann, Geschäftsführer der Captrain Deutschland-Gruppe, eines der führenden Logistikunternehmen Deutschlands und Europas, betont den Beitrag des Terminals für eine effizientere und nachhaltigere Logistik in der Rhein-Ruhr-Region. „Gemeinsam sorgen wir dafür, dass mehr Güter auf die Schiene kommen und die Verkehrssituation entlastet wird.“

„Am Beispiel des Trailer-Terminals zeigt sich, dass durch Kooperationen in unserer Branche gute und zukunftsfähige Lösungen entwickelt werden können“, unterstreicht Bettina Brennenstuhl, Vorständin der Dortmunder Hafen AG. „Ich freue mich, dass wir mit zwei starken Partnern die Verkehrswende in Dortmund und der Region mitgestalten und einen Beitrag zum Klimaschutz leisten.“ Der Baubeginn des Terminals ist für das 2. Halbjahr 2026 geplant, die Fertigstellung wird für Ende 2027 angestrebt.

Die ersten Hochbauarbeiten

Die Beseitigung des mit Schadstoffen und Betonfundamenten belasteten Bodens ist weitgehend abgeschlossen. Inzwischen hat die Dortmunder Hafen AG die Vorbereitungen für die Hochbauphase des neuen technischen Betriebshofs mit angeschlossener Verwaltung gestartet. Erste Hochbauarbeiten sind bereits zu sehen. Beide Gebäudeteile, die auf dem Gelände der früheren Schiffswerft Fritz Figge an der Franziusstraße entstehen, werden technisch miteinander verbunden.

Das Verwaltungsgebäude gründet auf einer Bodenplatte, deren Untergrund zuvor mit sogenannten Kiessäulen verdichtet wird. Dabei handelt es sich um in den Boden gebohrte und mit Kies gefüllte Löcher. Der Bau des Gebäudes soll sich unmittelbar nach Fertigstellung der Bodenplatte anschließen. Ausführende Firma ist das Dortmunder Bauunternehmen Rundholz.

Das Bootshaus mit seiner Werkstatt wird von acht massiven Stahlträgern



Alexandra Reinbach, Prokuristin der Dortmunder Hafen AG, am neuen Standort für den Technischen Betriebshof mit der Verwaltung.

getragen, von denen vier ins Wasser und vier ins Gelände eingelassen wurden. Sie sind mit Kopfplatten versehen, auf denen im Februar das Stahlgerippe des Bootshauses errichtet wird, das die Firma Rundholz im weiteren Verlauf der Arbeiten auskleidet. Vor und neben dem Bootshaus entstehen Lager- und Arbeitsflächen. Im Frühjahr 2027 sollen

sämtliche Hochbauarbeiten fertiggestellt sein.

Nach Beendigung der weiteren Arbeiten (unter anderem die endgültige Herstellung der Erschließung) plant die Dortmunder Hafen AG, im Sommer 2027 ihr altes Domizil an der Bülowstraße zu verlassen und ihren Neubau im Kerngebiet des Hafens zu beziehen.

Mikrokorridore für den Schwertransport

Wasserstraßen für Großraum- und Schwertransporte (GST) attraktiver machen – dieses Ziel steht im Mittelpunkt eines gemeinsamen Pilotprojekts von Bund und Land NRW, bei dem der Dortmunder Hafen eine Schlüsselrolle übernommen hat. Ausgangspunkt waren die Transportbedarfe für einen Windpark im Hochsauerland. Im Rahmen des Projekts wurden in Dortmund insgesamt vier GST-Mikrokorridore entwickelt, die künftig als bundesweite Blaupause dienen.

Mikrokorridore sind klar definierte und technisch geprüfte Routen zwischen Hafen und Autobahn. Sie erleichtern die Planung, verkürzen Ge-

nehmigungsprozesse und sollen den Transport schwerer Güter – insbesondere für die Windenergie – stärker auf die Wasserstraße verlagern. Einer dieser Dortmunder Mikrokorridore verbindet das Containerterminal über Kanalstraße, Schäferstraße und weitere Abschnitte mit der Anschlussstelle Dortmund-Nordost (A2) und ist für Lasten bis 152 Tonnen ausgelegt.

NRW-Staatssekretär Viktor Haase betont die Bedeutung des Projekts: „In Dortmund haben wir den ersten Mikrokorridor deutschlandweit. Mikrokorridore können die Errichtung von Windparks beschleunigen und unsere Straßeninfrastruktur entlasten – mit

klaren Vorteilen für die Windparkbetreiber, die Kommunen, die Häfen und zur Erreichung unserer Klimaschutzziele.“

Bettina Brennenstuhl, Vorständin der Dortmunder Hafen AG, unterstreicht: „Binnenhäfen sind zwingend erforderlich, um die Verkehrsverlagerung im Güterbereich, insbesondere im Bereich von GST, erfolgreich zu gestalten.“ Zugleich mahnt sie, hierfür erforderliche Hafenflächen dauerhaft zu sichern: „Auch wenn Flächen wegen rückläufiger Kohleumschläge vermeintlich frei werden, dürfen diese nicht einfach zugunsten von Freizeit und Wohnen am Wasser umgewandelt werden.“



Gemeinsam für mehr Sauberkeit in Dortmund!

Als kommunales Dienstleistungsunternehmen kümmern wir uns um Abfallentsorgung, Stadtreinigung und Winterdienst. Mit rund 1.100 engagierten Mitarbeiter:innen sorgen wir jeden Tag dafür, dass Dortmund sauber, lebenswert und gepflegt bleibt.