

# Hafenwelt

## Dortmund

Dortmund Hafen 21

Nr° 2/2026

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



**Tag und Nacht  
im Warenstrom**

Hinter den Kulissen der  
Dortmunder Eisenbahn

**Impulse für  
den Güterverkehr**

Michael Kirschner ist neuer  
Leiter des Containerterminals

**Honigernte im Industriegebiet**

Wie die Firma Dolezych auf den  
Geschmack gekommen ist



**DACHSER**  
Intelligent Logistics

# Partnerschaft, auf die Sie bauen.

DACHSER European Logistics

## Überall in Europa.

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

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

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



**BETTINA BRENNENSTUHL,**  
Vorständin Dortmunder Hafen AG

## Liebe Leserin, lieber Leser!

**W**ertschöpfung im Dortmunder Hafen kennt keine Pausen. Verlässlicher Gütertransport, Warenumsatz und industrielle Prozesse laufen rund um die Uhr – oft außerhalb des direkten Blickfelds. Container werden bewegt, Züge zusammengestellt, Binnenschiffe entladen und Anlagen gewartet. Auch dann, wenn andernorts längst Feierabend ist.

Diese Ausgabe des Hafenwelt richtet den Blick genau auf diese kontinuierliche Arbeit im Hintergrund. Sie macht sichtbar, dass die Unternehmen tagtäglich dafür sorgen, dass der Hafen als leistungsfähiger Logistik- und Industriestandort funktioniert. Dazu gehören die nächtlichen Fahrten der Dortmunder Eisenbahn ebenso wie die Arbeit der Feuerwehr auf dem Löschboot oder der 24/7-Betrieb im Container Terminal. Es sind diese unverzichtbaren Aufgaben, die unseren Hafen als Logistikkreisläufe am Laufen halten.

Umso erfreulicher ist es, dass auch Mona Neubaur, Ministerin für Wirtschaft, Industrie, Klimaschutz und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen, sich vor wenigen Wochen selbst ein

Bild vom landesbedeutsamen Hafen als Industriegebiet machte. Bei einer Führung durch das Unternehmen DEUFOL gewann sie einen exemplarischen Eindruck von der Leistungsfähigkeit des Hafens, den Möglichkeiten, Güter verstärkt von der Straße auf die Wasserstraße zu verlagern und der Wichtigkeit, Hafenflächen langfristig zu sichern und damit ansässigen Unternehmen Planungssicherheit zu geben. Mehr zum Besuch der Ministerin finden Sie auf unserer Website [www.dortmunder-hafen.de](http://www.dortmunder-hafen.de)

Die neue Ausgabe der Hafenwelt veranschaulicht zudem, wie sich der Hafen stetig weiterentwickelt. Der Baufortschritt am ICE-Werk oder der Wechsel an der Spitze des Containerterminals stehen exemplarisch für einen Standort, der sich kontinuierlich erneuert. Ergänzend machen das Unternehmensportrait der Westfälischen Drahtindustrie sowie Einblicke in kreative Umweltschutzmaßnahmen und engagierte Netzwerkarbeit deutlich, wie ganzheitlich Wertschöpfung am Standort gedacht und gelebt wird.

**Ihre Bettina Brennenstuhl**  
Vorständin Dortmunder Hafen AG

Nr° 2/2026

# INHALT



**6 KEIN DRAHTSEILAKT**  
Früher wurden die WDI-Seile im Bergbau eingesetzt, heutzutage meist im Baugewerbe oder im Industriebetrieb auf Kränen.



**10 IM AUFBAU**  
Auf 100 Pfeilern werden die jeweils 22 Tonnen schweren Querträger für das Dach der Werks-halle montiert.



**12 FIT FÜR DIE ZUKUNFT**  
Michael Kirschner bringt frische Ideen für das Container Terminal Dortmund (CTD) mit.

## 6-9 DRAHTSEILE FÜR DIE WELT

Sieben der zehn größten Hochhäuser der Welt wurden mit Seilen der Westfälischen Drahtindustrie (WDI) gebaut. Im Dortmunder Hafengebiet ist die WDI-Gruppe gleich zweimal vertreten.

## 10-11 DIE GRÖSSTE BAUSTELLE

Die Riesenbaustelle fürs ICE-standhaltungswerk liegt im Zeitplan. Das gesamte Gelände an der Westfaliastraße musste 2,5 Meter tiefer gelegt werden.

## 12-13 NEUER GESCHÄFTSFÜHRER

Michael Kirschner (51) kennt die Abläufe bei der Container Terminal Dortmund GmbH (CTD) bereits aus seiner früheren Tätigkeit – und will nun als neuer Geschäftsführer für frischen Schwung sorgen.

## 14-16 IM TAKT DER INDUSTRIE

Im Dortmunder Norden hält die Dortmunder Eisenbahn (DE) den Puls der Industrie am Laufen – rund um die Uhr, zwischen Nachtschicht, Stahl und Schrott. Eine Reportage aus der Arbeitswelt.

## 17 BIENEN IM HOF

Im Herzen des Industriegebietes im Dortmunder Hafen hat die Firma Dolezych vier Bienenvölker angesiedelt. Den Anstoß dazu gab ein Mitarbeiter.

## 19 NEUER ANZIEHUNGSPUNKT

Der frühere Agravis-Komplex an der Speicherstraße steht vor einer neuen Karriere. Er soll umgebaut und mit der Borussia Brauerei als Mieterin zu einem neuen Anziehungspunkt werden.

## 20 FÜR DEN ERNSTFALL

Am Stützpunkt Deusener Straße trainiert die Feuerwehr auf dem Feuerlöschboot 3 für den Ernstfall auf dem Wasser. Wenn es zählt, müssen Abläufe sitzen – egal ob Havarie, Brand oder Rettungseinsatz.

## 22 IM WARTESTAND

Das geplante Ersatztor für die störanfällige Schleuse Henrichenburg lässt weiter auf sich warten. Nun soll es ein Ersatztor für gleich drei Schleusen werden.

## 23 HAFENSPAZIERGANG

## NETZWERKTRÉFFEN

## FUSSBALL CUP

## 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.

# 17

## HONIGERENTE

Der Honig, der bei Dolezych geerntet wird, kommt bei Beschäftigten, Kunden und Geschäftspartnern gut an.



# 19

## MAGNET AM HAFEN

Die Borussia Brauerei soll im früheren Agravis-Komplex als Showbrauerei mit großen Sichtfestern gestaltet werden.



**20 IM TRAINING**

Das Feuerlöschboot ist funkengeschützt ausgestattet und kann auch durch explosive Gase fahren.



Bei der Produktion von Draht stehen Felix Kirk, Sven Balbiani und Alexander Frank (v.l.) WDI im internationalen Vergleich mit vorn.

# Drahtseile für die Welt

Sieben der zehn größten Hochhäuser weltweit wurden mithilfe von Seilen der Westfälischen Drahtindustrie GmbH (WDI) gebaut. Rund 70 Prozent gehen in den Export. Sorgen macht allein das Geschäft mit den USA.

Der Wortspiele gibt es viele. Gut verdrahtet sein, Nerven wie Drahtseile haben, ein Vorhaben kann ein Drahtseilakt sein usw. – auf Unternehmen wie die Westfälische Drahtindustrie GmbH, größter konzernfreier Drahtproduzent Europas, ist dies möglicherweise alles schon zugetragen. In wirtschaftlich schwieriger werdenden Zeiten gilt es besonders, sich jeden Tag zu beweisen. „Im Allgemeinen gelingt das, wenn man ein eingeführtes, hochwertiges und nachgefragtes Produkt zu marktgängigen Preisen anbietet“, sagt der kaufmännische Leiter Sven Balbiani.

1856 gegründet, umfasst die WDI-Gruppe 15 Standorte mit 1.400 Mitarbeitenden. Neben dem Hauptsitz in Hamm ist die WDI Draht mit gleich zwei Werken im Dortmunder Hafengebiet anässig: seit 1911 mit einem Werk in der Seilerstraße, seit 2010 mit einem zweiten an der Weidenstraße. Die beiden Dortmunder Tochterstandorte mit insgesamt 100 Mitarbeitern sind mit zwei weiteren in Syke und Zwickau unter dem Markennamen PYTHON zusammengeführt. PYTHON-Hochleistungsseile steuert etwa 50 Mio. Euro zum Jahresgesamtumsatz der Gruppe von 600 Mio. Euro bei.

Blick in die Werkhalle an der Weidenstraße: Eine Rohrverseilmaschine spult jeweils einen 1,3 Millimeter starken Draht von Coils ab und verdrillt sie zu einer Litze, einem hochflexiblen elektrischen Leiter aus verschiedenen, miteinander verdrillten Einzeldrähten. Je nach Anforderung werden für ein Seil sieben, acht unterschiedliche Drahtarten genutzt. „Manchmal werden über 1.000 Drähte verdrillt“, erläutert Sven Balbiani. „Irgendwann wiegt ein Meter rund 60 Kilo und hat einen Durchmesser von 115 Millimetern.“

Allein in Dortmund würden bis zu 25 Millionen Drahtmeter pro Monat ver-

arbeitet, stellt Betriebsleiter Alexander Frank fest. Er steht vor solch einem Stück Drahtseil, das seine Anwendung im Offshore-Bereich der Öl- und Gasindustrie findet. „Das hier“, sagt er, „wird beispielsweise auf der ‚Cidade de Angra dos Reis‘ eingesetzt.“ Ein vor der brasilianischen Küste liegendes umgebautes Schiff, das Rohöl verarbeitet, lagert und auf Tanker verlädt. „Mit diesem Draht wird die Steigleitung hochgezogen und abgelassen – bis in eine Tiefe von etwa 800 Metern“, sagt Alexander Frank.



Schon seit 30 Jahren Mitarbeiter im Unternehmen: Sebahattin Ince.

Ein Surren füllt die Halle, Schmierfett trieft von den Spindeln. Würde man den Maschinenführer Sebahattin Ince fragen, wieviel Meter er in seinem Leben schon verspindelt hat, er wüsste keine Antwort. Der 53jährige ist seit 30 Jahren bei der WDI beschäftigt. „Mein Vater hat auch schon über 40 Jahre hier gearbeitet“, rechnet er zurück. Der Draht als Synonym für Dauer. Gearbeitet auf Maschinen, von denen eine bereits seit 60 Jahren läuft.

Wenige Meter weiter wird am Draht gezogen. Eine Zerreißmaschine zerrt mit einer Kraft von bis zu 500 Tonnen an eingespannten Seilen. „Natürlich gehört auch ein Reißstest zu den Vertragsbestandteilen“, erläutert der kaufmännische Leiter Sven Balbiani. Bersten darf das Seil erst, wenn die Mindest-

# Daseinsvorsorge für Dortmund



21

WIR MACHEN'S EINFACH  
www.21.de

Das Magazin für den Dortmunder Hafen

bruchlast überschritten ist. Das zweite Testverfahren bezieht sich auf Biegewechsel. „Jede Rolle, über die das Seil läuft, verringert die Lebensdauer um 50 Prozent“, sagt Felix Kirk, der für die Unternehmensentwicklung mit zuständig ist. Ein drei, vier Meter langes Stück wird beim Test in eine Biegewechselsmaschine eingespannt. Dann beginnt ein ewiges Rauf und Runter. Sven Balbiani guckt auf den Zähler: „Das letzte Seil hatte bei 121.043 Vorgängen so viele Drahtbrüche, dass es verschlissen war, aber es gibt auch Seile, die halten Millionen Biegewechsel aus.“ Je dicker ein Seil, je weniger Biegewechsel – das leuchtet ein.

zwar mit der Zeit, reißt aber nicht plötzlich wie eine Stahlkette oder ein Kunststoffseil. Kranführer sind angewiesen, regelmäßig die Seile auf Drahtbrüche zu untersuchen.

Früher war der Bergbau der Hauptabnehmer, heute kommen die WDI-Seile meist im Baugewerbe oder im Industriebetrieb auf Turm-, Mobil- und Portalkränen zum Einsatz. Welches Vertrauen die Produkte aus Westfalen dabei genießen, wird an drei weltweit bekannten Adressen deutlich. „Sieben der zehn höchsten Hochhäuser der Welt wurden mithilfe unserer Seile gebaut“, sagt Balbiani. „Darunter das Burj Khalifa



Diesen Belastungstest müssen sie bestehen: Eine Zerreißmaschine zerrt mit einer Zugkraft von bis zu 500 t an den Drähten.

Der Vorteil gegenüber Kunststoffseilen: Drahtseile lassen sich in Augenschein nehmen, man sieht einzelne Brüche. Daher gibt es auch keine Kunststoffummantelungen für sie. Allenfalls wird der innere Kern eines Seils mit Kunststoff ummantelt, um die Lebensdauer zu erhöhen. Ein Drahtseil verschleißt

in Dubai, die Twin Tower in Kuala Lumpur und das One World Trade Center in Taipeh.“ 70 Prozent der Seile gehen ins Ausland – Europa, Asien, Nordamerika.

Bei Asien richtet sich der Blick sofort Richtung China. Wächst dort Konkurrenz? „Man kann das nicht einfach



Dünne Drähte werden zu Litzen. Die Litzen verdrillt man schließlich zum Endprodukt, das aus 1000 einzelnen Drähten gefertigt sein kann.

nachbauen“, ist sich Felix Kirk sicher. Die asiatischen Mitbewerber suchten die Preiskonkurrenz, ja. „Aber wir verstehen, wie ein Drahtseil arbeitet. Da sind wir technologisch vorn“, sagt Alexander Kirk. Auch WDI unterhält eine Forschungsabteilung, um auf spezielle Wünsche der Kunden eingehen zu können.

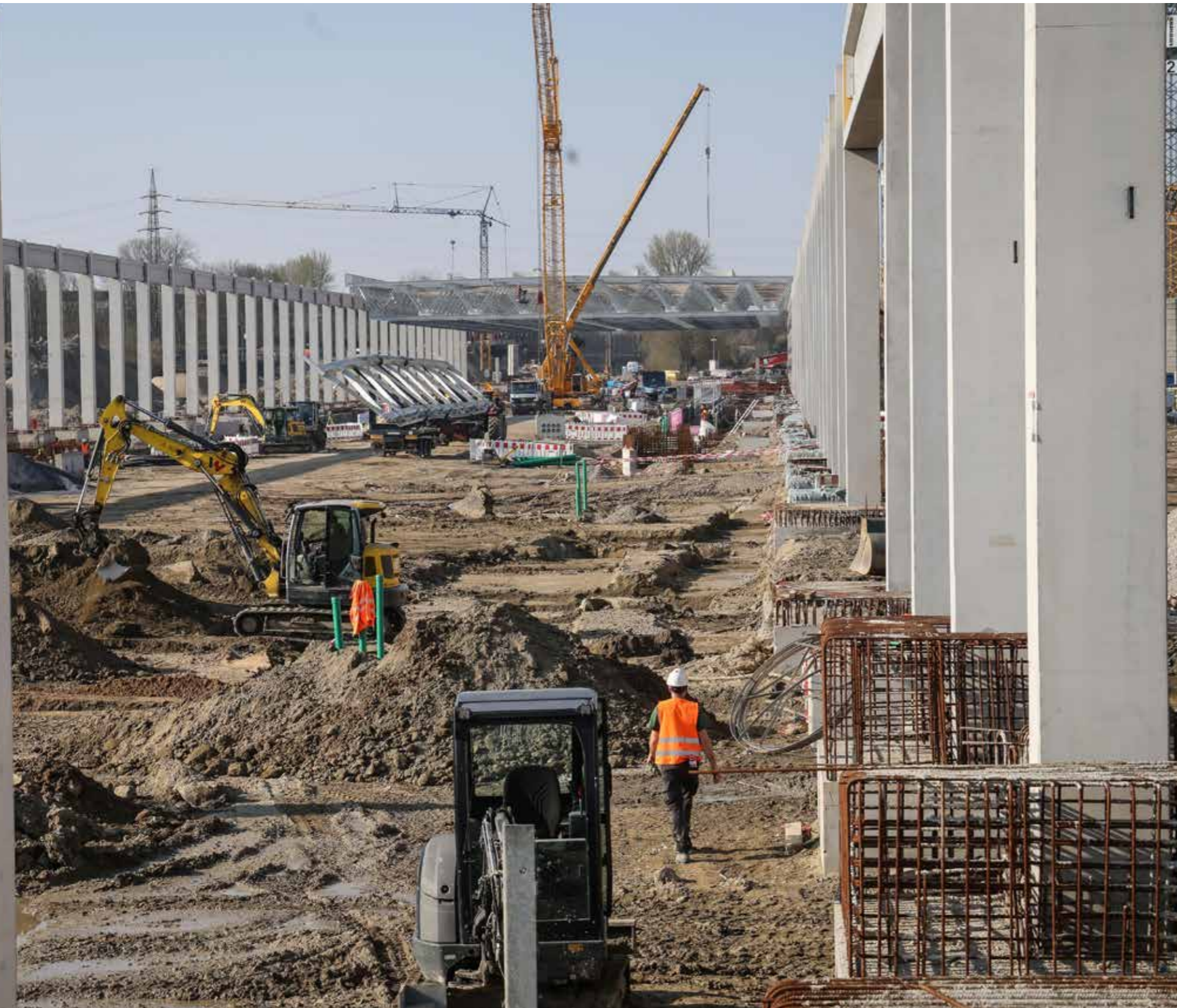
Bleibt die Frage nach der aktuellen Wirtschaftslage. „Schwierig“, antwortet Sven Balbiani, „durch die Zollpolitik der USA haben wir 90 Prozent des Amerikageschäftes verloren. Wir hatten da einige Millionen Euro Umsatz jedes Jahr.“ Die Jahresproduktion sei durch die Zollpolitik und aufgrund der schwachen Wirtschaftslage in Deutschland um etwa 25 Prozent abgesackt. „Das lässt nicht so einfach aufholen“, sagt der kaufmännische Leiter. Daher versuche man, auf anderen Märkten Fuß zu fassen – beispielsweise in einer Zusammenarbeit mit südamerikanischen Bergbauunternehmen.

Nachdem US-Gerichte die Trump-Regierung zur Rückzahlung der illegal erhobenen Zölle verpflichtet hat, müsse man nun abwarten, wie sich die Lage entwickelt. Ändere sich nichts, so Sven Balbiani, „werden wir im Sommer über Kurzarbeit nachdenken müssen“.

# ICE-Werk nimmt Form an

Diese Baustelle kann sich nicht verstecken: Nach den Bodenarbeiten wächst der Bau des neuen ICE-Instandhaltungswerkes längs der Westfaliastraße in die Höhe. Der Zeitplan stimmt.

Auf 100 Pfeilern werden die Querträger für das Dach der Werkshalle montiert.



Für den ahnungslosen Betrachter sieht es wild aus. Bodenaushub türmt sich haufenweise auf dem 2.000 Meter langen und bis zu 160 Meter breiten Gelände. Das gesamte 25 Hektar große Gelände musste 2,5 Meter tiefer gelegt werden, um die Züge später unter der Franziusbrücke hindurchzuführen. Überdies beanspruchten Drainage, Regenrückhaltebecken, Rohrleitungen, Kabelkanäle und vieles mehr weiteren Platz. „Wir haben bis jetzt 780.000 Tonnen Erde bewegt“, sagt Gesamtprojektleiterin Maria Otte von der DB. „Die Bodenarbeiten sind nun weitgehend abgeschlossen.“

Wenn wir schon bei Superlativen sind: 23 Kilometer Entwässerungsleitungen werden verlegt, dazu weitere 45 Kilometer Kabelschutzrohre für die technische Versorgung. Am nördlichen Ende des Geländes an der Franziusstraße ragen 100 Pfeiler in die Höhe, auf die bereits 50 Meter lange und je 22 Tonnen schwere Querträger für das Dach der Werkshalle montiert werden. Akkurat

Es gebe immer mal wieder Herausforderungen. Eine davon sei die Verzahnung der verschiedenen Gewerke in der täglichen Arbeit. Ganz abgesehen von Dingen wie vier Blindgängern bis zum Wetter. Aber: „Die Kommunikation untereinander ist wirklich gut. Es ist immer noch eine gute Baustelle“, sagt Maria Otte. Als „Projekt im Projekt“ bezeichnet sie die 17-tägige Sperrung der Bahnstrecke im April: „In der Zeit mussten auf zwei Kilometer Länge Gleise gelegt, Weichen verbaut, Oberleitungsarbeiten durchgeführt und Signale gesetzt werden.“

Über 400 Millionen Euro Investition und 500 Arbeitsplätze – der Neubau des ICE-Werks der Bahn reicht weit in die Zukunft. „Wir arbeiten hier für etwas, das jahrzehntelang Bestand haben wird“, fasst Maria Otte zusammen. „Und wir versuchen, für kommende Zugtypen und deren Instandhaltungsbedarfe bestmöglich mitzudenken.“ Aber das Spannende komme erst jetzt – die technische Gebäudeausrüstung. Das beginne



Die Arbeiten auf Dortmunds wohl größter Baustelle liegen im Zeitplan.

stehen mächtige Stützwände in leichtem Bogen bereit, um später die Gleise vom modellierten Gelände zu trennen und zugleich dessen Stabilität zu sichern. „Wir haben schon viel geschafft“, sagt Maria Otte und lobt die Zusammenarbeit im DB-Team genauso wie die mit den Baufirmen, die sich durch Dortmunds Norden wühlen.

bei der Ausstattung der Werkshalle und höre beim Signallicht und diversen Traföhäuschen noch längst nicht auf. Man muss groß denken auf solchen Baustellen und dennoch auf Kleinigkeiten achten. Mitte 2027 soll das ICE-Instandhaltungswerk in Betrieb genommen werden. Der Respekt vor der Riesenbaustelle bleibt.



Digitalisierung und Modernisierung stehen für Michael Kirschner ganz oben an.

# Auf Zukunftskurs

Michael Kirschner (51) ist neuer Leiter der Container Terminal Dortmund (CTD) GmbH. Er will die Anlagen modernisieren und den Schienenverkehr ausbauen.

**M**ichael Kirschner kennt das CTD sehr gut. In Diensten des Duisburger Hafens stehend, baute er 2008 die tägliche Zugverbindung „Glückauf Express“ zwischen Dortmund und Duisburg auf. „Das war quasi mein Baby“, erinnert er sich.

Seine Karriere begann mit einer Ausbildung bei der DB in Dortmund, wo er die Schiene als zentrales Verkehrsmittel kennenlernte. Danach leitete er zehn Jahre Projekte beim Duisburger Hafen, bevor er u.a. sieben Jahre als Geschäftsführer der europaweit tätigen Spedition Lanfer Logistik GmbH tätig war.

Dort baute er eigene Zugsysteme auf und verantwortete den Bau des Maxi-Terminals im Hafen Hamm – Europas

erstes Hinterland-Terminal mit einem halbautomatischen Kran, der vom Leitstand gesteuert wird. „Wenn ich ein neues Terminal baue, dann mit modernster Technik“, sagt Michael Kirschner.

Bei seinem Amtsantritt beim CTD fand er gewachsene Strukturen und ein erfahrenes Team vor. „Hier war die Basis da“, sagt er. Anders als in früheren Positionen müsse er nicht neu aufbauen, sondern könne auf vorhandenen Stärken aufsetzen. Genau darin liegt für ihn der Reiz: „Für die nächsten zehn, fünfzehn Jahre richtungsweisend sein.“

Beide Dortmunder Anlagen, das CTD und das KV-Terminal an der Franz-Schlüter-Straße, schlagen zusammen rund 250.000 Container pro Jahr um. Während die jüngere KV-Anlage Wach-

tumspotenzial bietet, stehen bei der älteren Infrastruktur an der Kanalstraße Investitionsentscheidungen an. Insbesondere bei den Krananlagen, deren Lebensdauer begrenzt ist. Der älteste Kran ist rund 40 Jahre im Einsatz.

Digitalisierung und Modernisierung stehen ganz oben auf seiner Agenda. Prozesse sollen effizienter gestaltet, Schnittstellen zu Kunden verbessert und Anlagen intelligenter überwacht werden. „Ich kann nicht warten, bis etwas passiert, sondern muss im Vorfeld agieren“, sagt Kirschner über geplante, KI-gestützte Wartungssysteme.

Auch strategisch blickt er weiter: Neben den klassischen Seehafenverbindungen denkt er an neue, kontinentale Relationen. Etwa nach Norditalien und Osteu-

ropa, um weitere Verlagerungspotenziale von der Straße auf die Schiene zu erschließen.

Auch das Zusammenspiel der beiden Terminals beschäftigt ihn. Während die KV-Anlage Kapazität für zusätzliche Container bietet, sei bei der älteren Anlage zu überlegen, ob Kranbrücken ersetzt, modernisiert oder Umschlagprozesse zur KV-Anlage verlagert werden sollten. „Wenn ich in zehn Jahren etwas anderes machen will, muss ich bereits in den nächsten ein, zwei Jahren den Grundstein legen“, sagt der CTD-Geschäftsführer. Eine Kraninvestition könne bis zu sieben Millionen Euro kosten, daher sei eine strategische Planung unerlässlich.

Besonderes Augenmerk legt er auf die Kundenbetreuung: IKEA wird täglich über ein eigenes Zugsystem beliefert, auch die Belieferung von Unternehmen ohne Gleisanschluss wird über optimierte Last-Mile-Konzepte organisiert. „Wir steuern die gesamte Logistikkette



Als Geschäftsführer des CTD Dortmund denkt Michael Kirschner auch an neue, kontinentale Verbindungen.

bis zur Rampe.“ Der Standort profitiere von der regionalen Kundennähe, die sowohl das produzierende Gewerbe als auch Handelsunternehmen abdeckt.

Für Michael Kirschner ist das CTD ein

Dreh- und Angelpunkt für die Zukunft der Logistik in Dortmund. Mit gezielten Investitionen, smarterer Technik und neuen Verbindungen will er den Standort fit für die kommenden Jahrzehnte machen.

**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](mailto:info@weise.de)  
 Webseite: [www.weise.de](http://www.weise.de)

**SEIT ÜBER 135 JAHREN**  
**WEISE**  
 Webshop: [www.weise.shop](http://www.weise.shop)

Besuchen Sie unsere Webseite!



Triebfahrzeugführer Bilal Bargoud mag die Nachtschicht, schon wegen des geringeren Verkehrs.

# Logistik in Bewegung

Die Lokomotiven und Wagen der Dortmunder Eisenbahn versorgen die Unternehmen der Region mit Waren und Material – Tag und Nacht. Güterverkehr zwischen Rhein und Ruhr.

Im Dortmunder Norden verliert sich kaum eine Gleisspur am Horizont, hier laufen die Schienen und Strecken kreuz und quer, sind ein Stück vom wirtschaftlichen Geflecht des Ruhrgebiets. Transport ist die Grundlage jeder Produktion. Und die Dortmunder Eisenbahn (DE) ist ein wichtiger Teil davon. „24/7“

ist das moderne Kürzel für den nie abreißenden Warenstrom, der auch den Dortmunder Hafen erreicht. 24/7 ist somit das Kürzel, das auch für die Triebfahrzeugführer und Rangieraufseher gilt. Jeweils zwei Tag-, Spät- und Nachtschichten, dann vier Tage frei. Ein Leben im Rhythmus der Eisenbahn.

Die Rangieranlage vor den Werkshallen der DE an der Warmbreitbandstraße: Triebfahrzeugführer Bilal Bargoud lässt die Diesellok anziehen, fast sanft setzt sich der Koloss in Bewegung und schiebt sich in den Abend hinaus. Der 35-Jährige mag die Ruhe der Nachtschicht. „Nachts kannst du gemütlich

durcharbeiten“, meint er, „und du hast weniger Verkehr auf den Straßen.“ Schließlich muss er gleich die Lindendorfer Straße überqueren, die durch eine Blinklichtanlage und zwei Halbschranken gesichert ist. Diese wird über eine Einschalttaste am Schaltschrank vor dem Bahnübergang ausge-

löst, um den Straßenverkehr abzuschirmen. Bilal bremst die Lok ab. „Zuletzt hatte ich ein Auto, das im Zickzack an den geschlossenen Schranken vorbei noch übergefahren ist.“ Nachts bedeutet also auch: weniger Verkehr, weniger Gefahren. 87 Tonnen wiegt die Lok, ihre 3.200 PS können bis zu 1.600 Tonnen ziehen. Da schiebt also was.

Der 35-jährige Syrer gehört zu den ersten Flüchtlingen, die 2015 Deutschland erreichten. Gegen Assad protestiert, gefasst, geflohen, gefoltert, vom Vater freigekauft. Ein Weg, der nach 310 Tagen der Flucht letztlich in Dortmund endete. „Ich bin Deutschland dankbar“, sagt er, „ich habe Glück gehabt.“ Er hat in Syrien ein Bachelor-Studium in Wirtschaftswissenschaften und eines im Bereich Nachhaltiger Tourismus absolviert. In Deutschland fährt er Lok, er hat sein Leben neu aufs Gleis gesetzt.

Der Funk knarzt, Rangieraufseher Jörg Gebauer vom Stellwerk an der Warmbreitbandstraße hat Bargoud auf eine Reise geschickt, die keine weite wird. 22 Wagen mit Schrott sind von einem Recycling-Unternehmen abzuholen. Die Tour wird bis zum Bahnhof Obereving gehen, wo die Fracht am nächsten Tag abgeholt wird. Ziel ist der Elektrohochofen eines Stahlwerkes, aber eigentlich die Transformation von Schrott zu wiederverwendbarem Stahl.

Die Lok fährt in einem weiten Bogen über den Hinterhof Dortmunds an Eving vorbei Richtung Lindenhorst. Kurz vor der Werkseinfahrt kreuzt sie noch die Lütge Heidestraße. Bargoud steigt ab, sichert einen weiteren Bahnübergang. Er bedient die Lok mittels Funkfernsteuerung, die er vor dem Bauch hängen hat. Regelmäßig drückt

er die Wachsam/Freigabe-Taste. Vergäße er es, würde die Lok automatisch angehalten.

22 Wagen stehen in der Dämmerung, Bargoud kuppelt an und läuft die Strecke bis zum letzten Wagen ab, guckt hier, kontrolliert dort. Nichts darf über die Wagenaufbauten ragen.

Für die DE, ein Tochterunternehmen der Captrain Deutschland GmbH und der Dortmunder Hafen AG, sind 33 Triebfahrzeuge und 172 Wagen unterwegs. Insgesamt verfügt die Captrain Deutschland-Gruppe über mehr als 190 Triebfahrzeuge und über 3.000 Wagen in Deutschland und Europa.

Etwa ein Dutzend Lokomotiven stehen vor den DE-Werkshallen – meist fremde zur Wartung. Ein eigener Geschäftszweig. Eine Hauptuntersuchung steht alle sechs bis acht Jahre an und kann von 200.000 bis zu 600.000 Euro kosten, je nachdem welche Komponenten gewartet und aufgearbeitet werden müssen. Das größte Problem dabei ist die Ersatzteilversorgung, die Dortmunder Eisenbahn wartet manchmal bis zu 12 Monate auf Teile. Das hängt sicherlich auch damit zusammen, dass noch Loks fahren, deren Baujahr in die 60er Jahre zurückreicht.

Die Historie der Dortmunder Eisenbahn reicht indes noch viel weiter zurück. Mit der Einweihung des Dortmunder Hafens 1899 gegründet, erlebte sie ihre Hochzeit in der Blüte der Montanindustrie. Der Strukturwandel in der Region erfasste die DE ebenfalls, heute fährt der Verkehrsdienstleister nicht nur für einen Konzern der Stahlindustrie, sondern auch für weitere Unternehmen aus der Montanindustrie oder als



Die Züge der Dortmunder Eisenbahn sind an allen sieben Tagen der Woche unterwegs.

Dienstleister für Terminals des kombinierten Verkehrs.

Der Radius hat sich ebenfalls vergrößert. „Im Norden fahren wir bis zur Nordsee, im Osten bis nach Hannover/Braunschweig, im Süden bis nach Siegen/Königswinter und im Westen bis nach Duisburg/Krefeld“, umreißt Betriebsleiter Andreas Rutzki das Gebiet. Derzeit sind über 260 Mitarbeitende im Unternehmen beschäftigt. Werden Mitarbeiter gesucht? „Ja, wir hören nie auf, gute Fachkräfte zu suchen – gerne auch Quereinsteiger“, bestätigt Doreen Theis, Referentin der Geschäftsführung.

24 Stunden jeden Tag rücken die Lokomotiven an, ziehen oder schieben Wagen in Position. Rangieraufseher Jörg Gebauer (60) übergibt zur Nacht-

schicht an Rainer Buschulte. Beide sind alte Eisenbahner, selber Triebfahrzeugführer, dann wechselten sie ins Stellwerk. Bildschirmarbeit, wie so vieles heute. Weichen legen, das Zusammenspiel der Rangierfahrten auf der eigenen DE-Infrastruktur mit denen auf den Gleisen der DB koordinieren: „Da darf sich nichts ins Gehege kommen“, so Gebauer. Geblieben ist der Dreischicht-Betrieb.

„Konrad 10 an Vectron 037... abhängen...ÜD 2 ein- und ausfahren...am Ra11 vorbei zum Servicecenter 22“, spricht Buschulte ins Mikro. Geheimsprache der Eisenbahner eben. Er ist 63 Jahre alt und schon 36 Jahre dabei. „Mein Vater hat schon über 30 Jahre bei der Dortmunder Eisenbahn gearbeitet. Als Kind hat er mich manchmal mit auf die Lok mitgenommen,

da ging's über die Mallinckrodtstraße bis zum Schlachthof“, erinnert er sich, „zusammengerechnet sind wir fast 70 Jahre dabei.“ So schreibt sich die Dortmunder Eisenbahn in die Stammbücher ihrer Mitarbeiter: Buschulte hat seine Geschichte mit der DE, Bargoud eine andere.

Der Syrer lässt den nun 320 Meter langen Zug anziehen, es geht wieder über die Lütge Heide Straße. Vom anderen Ende der Stadt zeigen drei rote Positionslichter in der Dunkelheit, wo der Fernsehturm steht. Das Mikro knarzt, Bilal bremst. Von rechts zieht ein Zug mit Stahlblech-Rollen, sogenannten Coils, vorbei. „Das ist Dominik“, sagt er, „er hat die Ladung aus Bochum geholt.“ Am Bahnhof Eving steuert Bilal die Rangiereinheit auf das Gleis, das Gebauer ihm genannt hat, koppelt ab, sichert ihn mit einem Hemmschuh. In der Zwischenzeit hat auch Dominik abgekoppelt. Bilal Bargoud übernimmt die Fuhre, der man sich in der Kühle gerne nähert. „Die Coils sind frisch“, meint er und lacht, „die dürfen beim Transport noch warm sein. Das sind gut 100 Grad, schätze ich.“ Sanft zieht die Lokomotive, Baujahr 2001, wieder an. 380.000 km hat sie in 25 Jahren hinter sich gebracht, der Zähler steht auf 50.229 Betriebsstunden. Die Fracht geht aufs Werksgelände des Stahlwerks, Portalkräne mit Magneten werden dort das Abladen übernehmen.

Zwei Nachtschichten noch, dann hat Bilal Bargoud Urlaub. Es geht dann eine Woche an die Ostsee.

# Honigernte im Hafen

Im Herzen des Industriegebietes im Dortmunder Hafen haben vier Bienenvölker auf dem Gelände der Firma Dolezych ihr Zuhause gefunden. Den Anstoß dafür gab Mitarbeiter Javid Sajjadi (30).

U ngefähr alle zehn Tage begibt sich Javid Sajjadi, Industriemechaniker bei der Firma Dolezych GmbH & Co. KG an der Hartmannstraße, auf eine Fläche am Rande der Betriebsanlagen. Dort schaut er nach vier Bienenstöcken, die er vor drei Jahren angesiedelt hat. Tim Dolezych, geschäftsführender Gesellschafter und Chef des gleichnamigen Familienunternehmens, musste damals nicht lange überlegen und gab sein Einverständnis. „Wir freuen uns, mit dem Projekt mitten im Industriehafen zur Förderung der Biodiversität beizutragen“, sagt Tim Dolezych mit Blick auf das Insektensterben.

Rund 80 Prozent der heimischen Nutzpflanzen sind auf Bestäubung durch Insekten angewiesen, vor allem durch Bienen. Ohne Bienen könnte es drastische Ernteeinbußen geben: Rund ein Drittel der Lebensmittel entstehen direkt oder indirekt durch Bestäubung. Etwa Obstsorten wie Äpfel, Kirschen, Erdbeeren, aber auch Gemüsearten wie etwa Kürbisse. Kurzum: Die fleißigen Tierchen tragen wesentlich zum Erhalt der Artenvielfalt und der Ernährungssicherheit bei, stabilisieren Ökosysteme und liefern darüber hinaus nahrhaften Honig. Während seiner Ernte im Juli kommt Hobby-Imker Javid Sajjadi auf „rund 200 bis 250 Kilogramm“.

Sein Produkt überzeugt. Der Honig schmeckt so mild und süß, dass er sich schon beim Löffeln erwischen hat, erzählt Tim Dolezych schmunzelnd. Hobby-Imker Javid Sajjadi hört das nicht zum ersten Mal. Auch im privaten Freundeskreis findet der „Dolezych-Honig“ großen Anklang, sagt er. Angeregt durch eine TV-Dokumenta-



Tim Dolezych und Javid Sajjadi (v.l.) freuen sich schon auf die nächste Ernte im Juli.

tion, habe Sajjadi sich bereits im Alter von neun Jahren für die Imkerei interessiert. „Meine Eltern hatten aber Bedenken und rieten ab“, sagt er.

Mit 26 Jahren begann er dennoch, seinen Traum Realität werden zu lassen: Javid Sajjadi informierte sich im Netz, ackerte sich durch einschlägige Literatur und eignete sich sozusagen auf autodidaktischem Wege umfangreiches Wissen über Pflege, Nahrung und das gesamte Verhaltensmuster von Bienen an. Neigt sich eine Saison dem Ende entgegen, holt Javid Sajjadi seinen Bienenvölker wieder ab und platziert sie bis zum Frühjahr bei Bekannten im Garten.

Einen Teil des Honigs verschenkt er. Einen anderen Teil des „Firmen-Honigs“ belässt er bei seinem Arbeitgeber. Dieser reicht das Produkt in von der Dolezych-Marketing-Abteilung gestalteten

Gläsern u.a. an Geschäftspartner, Kunden und Beschäftigte weiter.

Javid Sajjadi hat noch sechs weitere Bienenstöcke, die er ebenfalls gern auf dem Plätzchen hinter den Betriebsanlagen aufstellen möchte. „Dann hätten wir zehn Stöcke mit rund 600.000 Bienen“, rechnet Tim Dolezych hoch. Eine von der EU geförderte Studie französischer und deutscher Wissenschaftler aus 2002 kommt zu dem Ergebnis, dass die weltweite Bestäubungsleistung hauptsächlich durch Bienen einen Wert von rund 153 Milliarden Euro habe. Andere Studien liegen mit ihren Ergebnissen sogar noch höher. Dennoch: Ein weiteres Geschäftsfeld indes möchte die Firma Dolezych nicht aufmachen: Sie bleibt ihrer Produktlinie für sicheres Heben, Transportieren, Anschlagen und Sichern von Lasten treu. Honig gibt's von den Bienen – Sicherheit weiterhin von Dolezych.

## 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](http://www.dokom21.de/gk)

Leistungsstark.

Kostensicher.

Zukunftsfähig.



# VOM DORTMUNDER HAFEN IN DIE WELT

www.dolezych.de



SICHER HEBEN. SICHER TRANSPORTIEREN.

**Dolezych**  
EINFACH SICHER

DEUTSCHLAND | CHILE | CHINA | POLEN | TÜRKEI | USA



Das Magazin für den Dortmunder Hafen

Der Agravis-Komplex mit dem Siloturm soll unter anderem mit der Borussia Brauerei belebt werden.

## Der neue Treffpunkt

Neues Leben im alten Agravis-Komplex: Nach dem Rückzug von Agravis hat sich Dortmunds Stadtrat nun festgelegt, welche Zukunft die Gebäudezeile und der Siloturm haben sollen.

Lange Zeit war offen, welcher Investor am Ende des Interessenbekundungsverfahrens den Zuschlag erhalten würde. Der Rat der Stadt hatte bereits zu einem früheren Zeitpunkt mehrheitlich für den Erhalt der Gebäudezeile mit dem ehemaligen Getreidesilo gestimmt. Jetzt steht fest, welcher Interessent das gut 1.600 Quadratmeter große Grundstück und die Aufbauten an der Speicherstraße 48 bis 50 übernehmen soll: Den Zuschlag erhielt die Arbeitsgemeinschaft Dortmunder Borussia Brauerei GmbH und die Asando Immobilienmanagement GmbH mit Sitz in Dortmund.

Beide wollen den Komplex, der zurzeit von der Borussia Brauerei als Lager genutzt wird, in einen lebendigen, urbanen Treffpunkt umgestalten. Zentraler Ankermieter wird die Borussia Brauerei, die ihre Biermarken aktuell in Berlin und Franken brauen lässt. Genau das soll künftig im früheren Agravis-Komplex am Hafen geschehen. Eigentümer Jan-Henrik Gruszecki möchte seine Dortmunder Borussia Brauerei im Erdgeschoss

des umgebauten Bestandsgebäude als Showbrauerei mit großzügigen Sichtfenstern zur Speicherstraße implementieren. An die Braustätte anschließen soll sich eine Stehbierhalle, die über zwei Ebenen verläuft. Ergänzend dazu ist eine Genusshalle geplant, in der Besucher niederschwellige Angebote (wie Käse, Brot, etc.) finden, aber auch beispielsweise Frühstück genießen können.

Weitere günstige Gastro-Angebote sind in einer Markthalle im Obergeschoss vorgesehen. Dort entstehen kleine, vermietete Einheiten, in denen Besucher mittags und abends aus einem reichhaltigen Essensangebot wählen können.

Ein Hingucker soll das Dach der Gebäudezeile werden, das als Tribünenkonstruktion in seiner geschwungenen Form passend zum Hafen an eine Welle erinnert. Die Tribüne ist für jedermann und ohne Konsumpflicht frei zugänglich. Für den Siloturm, dessen Fassade mit einer PV-Anlage ausgestattet wird, sind Event- und Seminarflächen geplant, die u.a. von Firmen genutzt werden können. Auf die

Belange von Künstlern und Kreativen zielt ein geplanter „Kulturmaschinenraum“, in dem u.a. Kulturproduktionen in unterschiedlichen Formaten entstehen. Sozusagen gekrönt wird das ehemalige Getreidesilo mit einer Panoramabar, die eine einzigartige Perspektive aufs Wasser und den Hafen bietet.

Bis zur Realisierung wird noch etwas Zeit vergehen. Abhängig von den weiteren Schritten, soll der Gebäudekomplex im Frühjahr 2029 umgebaut und für Besucher zugänglich sein. „Wir freuen uns sehr, mit der Borussia Brauerei im Umfeld des Hafens sichtbar zu sein“, sagt Jan-Henrik Gruszecki, Inhaber der Borussia Brauerei. „Hier trifft die industrielle Geschichte auf neue Ideen, und genau diese Verbindung aus Herkunft und Unternehmertum ist auch für Borussia Brauerei prägend.“ Wie kaum ein anderer Bereich in Dortmund stehe der Hafen für Arbeit, Wandel und Zukunft. „Das passt zu unserem unternehmerischen Anspruch und unserer Nordstadt-Verwurzelung“, so Jan-Henrik Gruszecki.

# Training auf dem Löschboot

Einsatz auf dem Wasser: Wie die Hafen-Feuerwehr mit ihrem „Löschboot 3“ den Ernstfall probt.



Jens Gotthard und Felix Schäfer (v.l.) steuern das kleinere Rettungsboot. Im Hintergrund das Löschboot.

Der frühe Vormittag ist wie geschaffen für den samstäglichem Übungsdienst, zu dem sich die Besatzungen am Stützpunkt Deusener Straße regelmäßig treffen. Wenn etwas passiert, dann sollte der Ablauf von Hilfe und Rettung wie automatisiert laufen. Wie etwa beim Ernstfall am 15. Dezember 2025, als an der Ellinghauser Brücke ein Kanalschiff mit der Spund-

wand kollidierte und zu kentern drohte. Wasser war eingedrungen. Der Generator des „LB 3“ versorgte Tauchpumpen mit Strom, um das Schiff leer zu pumpen und es so über der Wasserlinie zu halten, bis es entladen werden konnte.

Testen und üben macht die Arbeit von Profis aus. Spezialeinheitenführer Denis Hoffmeister, Hauptbrandmeister

Martin Aigner und Azubi Jonas Folle legen ab. Martin Aigner lässt das Schiff langsam in Richtung Stadthafen tuckern. Das Feuerlöschboot 3 ist bereits 1987 auf Kiel gelegt worden. Der 165 PS-starke Dieselmotor stammt aus einem Lkw, der baugleiche zweite Motor an Bord betreibt den Wasserwerfer. Einsatzstunden insgesamt: 5.800. „Das Schiff hegt und pflegt man schon

aus Eigenmotivation wie einen Oldtimer“, sagt Denis Hoffmeister. Vor allem, wenn man es so lange kennt wie er. „Ich hab’ es seit 1990 im Blick“, sagt der 39-Jährige. Sein Onkel war Mitglied bei der Freiwilligen Feuerwehr Deusen, und somit das Interesse beim Neffen früh gelegt. Auch Martin Aigner mag das Schiff, er ist seit 2006 an Bord. Ohr und Auge ruhen auf dem Motor, Öl- und Filterwechsel, das Abschmieren. Die gesamte technische Bereitstellung fällt in seine Zuständigkeit. Er hat eigens den Kontakt zum Konstrukteur gesucht, um sich die Feinheiten des Schiffes erklären zu lassen: „Er weiß noch ein paar Sachen mehr, die andere nicht wissen“, sagt Martin Aigner. Das Feuerlöschboot 3 ist funkengeschützt ausgestattet, sodass es sogar durch explosive Gase fahren kann.

Das Tuckern unter der Sonne spiegelt so etwas wie Wochenend-Romantik vor. Dabei ist der Einsatz nach Notfällen der eigentliche Teil der Wahrheit. Ob es das Legen einer Sperre ist, wenn ein Schiff Öl oder Kraftstoff verliert, oder das wasserseitige Löschen eines Brandes, der zuletzt in einem Recyclingbetrieb ausgebrochen war. Mal übernimmt man Partygäste eines Schiffes, dessen Motor einen Schaden hatte; dann birgt man Tiere, die sonst zwischen den Spundwänden ertrinken würden. Mitunter rückt einem das Schicksal auch näher. Denis Hoffmeister erinnert sich an einen Mann, der seinen Rollator am gegenüberliegenden Kanalrand abstellte und sich ins Wasser fallen ließ. Ein Kollege sei hinterhergesprungen und habe ihn rechtzeitig retten können. Dieser Vormittag auf dem Wasser verläuft ohne solche Einsätze. Martin Aigner leitet in Höhe des Hafenamtes eine Wende ein. „Wir

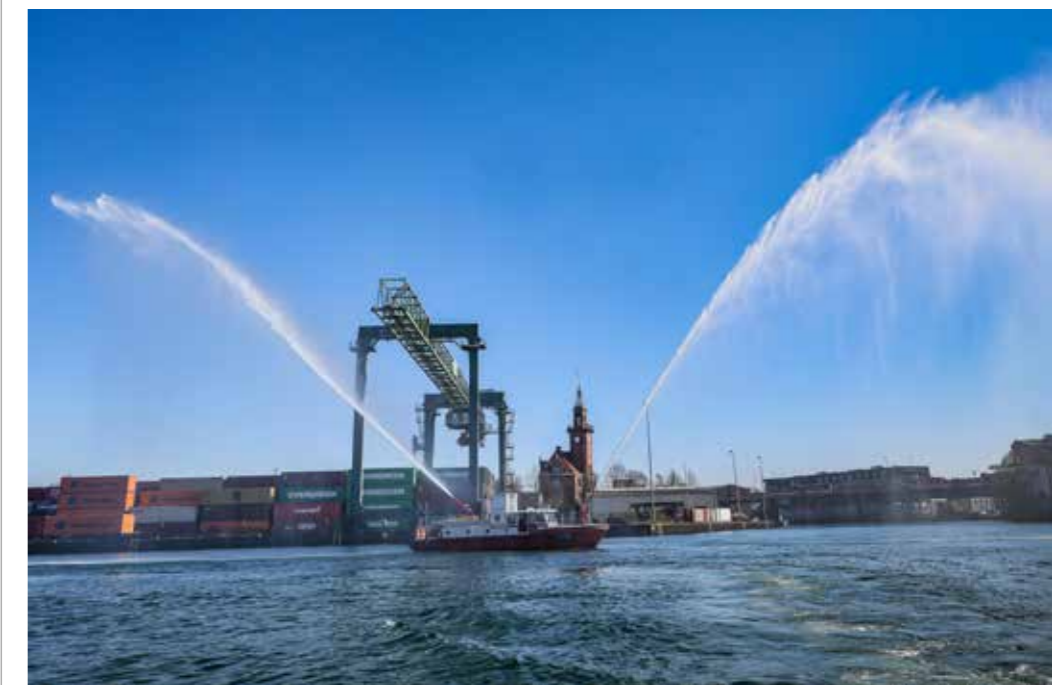


Das kleinere Boot ist mit Sonar ausgestattet und ergänzt das Löschboot 3.

wenden immer über Steuerbord“, erklärt er einem Auszubildenden, der sie begleitet. Funktioniert die Löschkanone? „Wasser marsch“ also, und der zweite Dieselmotor tut sein Bestes. Der Wasserstrahl durchschneidet die Luft. Im Sprühnebel, der die 2.000 Liter Wasser begleitet, die aus der Kanone kommen, bildet sich ein Regenbogen. 70 Meter weit fliegt der Strahl, der zweite von der hinteren Kanone ebenfalls. „Guck mal, ob Wasser aus dem Auspuff kommt“, ruft Martin Aigner dem Auszubildenden zu. „Das muss es“, erklärt Hauptbrandmeister Aigner. „Das hängt mit der Wasserkühlung des Motors zusammen.“

Derweil gesellt sich das von Jens Gotthard und Felix Schäfer gesteuerte, neu zur Flotte gestoßene und 65.000 Euro

teure „Rettungsboot 1“ zum größeren Schiff. Bis zu 50 km/h schnell, mit Sonar zur Wasserabsuchung ausgestattet, ist es viel moderner als das nun außer Dienst gestellte Schlauchboot. Die beiden Boote wirken wie Mutter und Kind auf einer Wasserpartie. Aktuell sind 27 Mitglieder der Dortmunder Feuerwehr ausgebildete Schiffsführer. „Dauert nicht mehr lange, dann geht das mit den Algen los“, meint Martin Aigner. Dann wird „Mähndy“ wieder zu tun bekommen, das Mähboot, das die Dortmunder Hafen AG eigens zur Algenbekämpfung angeschafft hat. Solche Angriffe der Botanik können nicht ausgeschlossen werden. Macht aber nichts. Wenn sich die Wasserpest mal der Schraube bemächtigt hat, steigt halt einer ins Wasser hinab. „Dann haben wir im Sommer auch mal ein bisschen Spaß“, sagt Denis Hoffmeister schmunzelnd. An Bord wirkt es so, als bräuchte es nicht unbedingt den Sommer dafür.



Bis zu 70 Meter weit sprüht das Wasser aus aus den beiden Kanonen.



Ohne funktionierende Schleuse kann kein Schiff ins Dortmunds Hafen einlaufen.

## Schleuse Henrichenburg

Lange Zeit stand die Schleuse Henrichenburg als Sinnbild für eine über Jahrzehnte vernachlässigte Infrastruktur im Westdeutschen Kanalnetz. Wegen ihrer Störanfälligkeit sollte sie ein Ersatztor bekommen. Darauf wartet die Dortmunder Hafen AG bis heute.

Im Jahr 2021 legte der Bund den „Aktionsplan Westdeutsche Kanäle“ auf. Darin beschrieb die Bonner Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) Ersatzinvestitionen und rund 200 Maßnahmen zur Beseitigung von Engpässen im Westdeutschen Kanalnetz. Ausgestattet mit einem Volumen von rund 1,5 Milliarden Euro, diente der Aktionsplan mit als Vorlage für den Erhalt und Ausbau der Kanäle über zehn Jahre bis 2031. Darin enthalten: ein von Dortmunder Akteuren lang gefordertes Ersatztor („Rendundanztor“) für die anfällige Schleuse Henrichenburg.

Das in die Jahre gekommene Bauwerk stand sinnbildlich für die vernachlässigte Infrastruktur im Westdeutschen Kanalnetz, das die Häfen und Wirtschaftszentren des Ruhrgebiets mit dem Rhein und den Häfen an der Nord- und der Ostsee verbindet. Die Ausfallzeiten der Schleuse Henrichenburg beeinträchtigen den Umschlag im Dortmunder Hafen und führen für Unternehmen, die vom Schiffsgüterumschlag abhängig sind, durch Transportverlagerungen zu

höheren Kosten. Im Rahmen von Instandsetzungsarbeiten wurde 2021 für die Schleuse Henrichenburg ein Ersatztor für das Jahr 2024 in Aussicht gestellt.

Jetzt wird deutlich: Ein Ersatztor soll zwar angeschafft werden, wie die GDWS in Bonn mitteilt. Allerdings soll es nicht allein in der Schleuse Henrichenburg eingesetzt werden, sondern bei Bedarf auch an den Schleusen Herne-Ost und Wanne-Eickel im Rhein-Herne-Kanal. Es soll ein „gemeinsames Ersatztor“ geben, teilt die GDWS mit. Alle drei Schleusen hätten identische Torabmessungen. Mit Hilfe des baugleichen Tores könne „bei Störungen schnell und flexibel gehandelt werden.“ Ein Schleusentor für drei Standorte sei wirtschaftlicher und die Vorgehensweise „effektiv und nachhaltig“, so die GDWS. Zu rechnen sei mit einer Investitionssumme von rund 5 Millionen Euro.

Eine Angabe, wann das Tor zur Verfügung steht und wo es gelagert wird, macht die GDWS aktuell nicht. „Die kon-

kreten zeitlichen Umsetzungsschritte werden sich aus dem Ersatzkonzept ergeben, einschließlich der technischen Konzept für alle drei Standorte“, heißt es. Der Lagerort werde ebenfalls Teil des Konzeptes sein.

„Schleusen im Kanalnetz sind existenziell für die Binnenhäfen - und die Schleuse Henrichenburg speziell für Dortmunds Hafen“, kommentiert Bettina Brennenstuhl, Vorständin der Dortmunder Hafen AG, Vorsitzende der Arbeitsgemeinschaft Häfen NRW und Präsidiumsmitglied des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB). Ohne funktionierende Schleusen könnten Häfen wie Dortmund nicht bedient werden. „Damit entstehen massive wirtschaftliche Risiken sowohl für Unternehmen im Hafen als auch für die Dortmunder Hafen AG selbst“, so Bettina Brennenstuhl. Daher müssten Maßnahmen wie das Ersatztor zwingend in eine Finanzierung eingeplant und umgesetzt werden. „Nur so bleiben Häfen wie Dortmund zukunftssicher“, sagt die Vorständin.

## Fußball Cup

Am 11. Juli rollt wieder der Ball beim „Dortmunder Hafen & Dortmunder Eisenbahn Fußball Cup“. Teilnehmen können bis zu zwölf Firmen, die jeweils sechs Spieler aufs Feld schicken. Jedes Spiel dauert zehn Minuten. Austragungsort des Turniers ist die Anlage von Rot-Weiß-Germania 11/67 e.V. in der Straße Im Odemsloh im Stadtbezirk Mengede. Anmeldungen nimmt die Dortmunder Eisenbahn/Captrain ab sofort unter Veranstaltungen.DE@captrain entgegen.

Es ist die zweite Fußballturnier dieser Art. Bei der Premiere im August 2025 traten acht Teams aus der Hafens- und Logistikbranche auf dem Kunstrasen von Rot-Weiß-Germania 11/67 e.V. an und lieferten sich spannende Duelle.

Das Kleinfeld-Format machte die Begegnungen besonders temporeich – und entsprechend spannend für die Zuschauer\*innen. Am Ende setzte sich die Mannschaft von Dachser durch. Auf dem zweiten Platz landete die Dortmunder Eisenbahn & Dortmunder Hafen AG, den dritten Platz belegte die Stadthafen Lünen GmbH.

## Hafenspaziergang



Willkommen beim Hafenspaziergang: Am Samstag, 29. 8.2026, ist es wieder soweit. Das beliebte Quartiersfest in der Nordstadt rund um Dortmunds Hafen bietet einmal mehr ein vielfältiges Programm aus Kultur, Musik, Unterhaltung und Mitmach-Aktionen an zahlreichen Standorten. Neben vielen bekannten Acts ist nach zweijähriger Pause wieder die Deutsche

Bahn (DB) mit von der Partie. Sie bietet geführte Besichtigungen der Riesenbaustelle für ihr neues ICE-Instandhaltungswerk an der Westfaliastraße an.

Wer an den Gruppenbesichtigungen teilnehmen möchte, wird gebeten, sich ab Anfang Juni auf der DB-Homepage [www.ice-werk-dortmunder-hafen.de](http://www.ice-werk-dortmunder-hafen.de) anzumelden

## Netzwerk-Treffen

Dortmunds Hafen ist ein Wirtschaftsraum mit vielfältigen Akteurinnen und Akteuren. Mit dem Format der Netzwerktreffen ermöglicht die Dortmunder Hafen AG daher seit 2024 einen regelmäßigen Austausch. Am 16. März fand bereits die 5. Veranstaltung ihrer Art statt.

Hafenanlieger und Referent\*innen kamen in der Gastronomie Tyde zusammen, um sich über aktuelle Herausforderungen und Entwicklungen auszutauschen. Einen thematischen Schwerpunkt bildete der Beitrag „Ind-Supply – Klima- und ressourcenoptimierte Wärmeversorgung von Industriegebieten“. Vorgestellt wurde dieser von Dr. David Fischer von der Greenventory GmbH gemeinsam mit

DEW21. Gerade in Industriegebieten stehen Betriebe zunehmend vor der Herausforderung, ihre Wärme- und Stromversorgung zukunftsfähig und zugleich wirtschaftlich auszurichten. Der Ansatz von Ind-Supply setzt genau dort an, indem er komplexe Entscheidungsprozesse vereinfacht und so dazu beiträgt, eine nachhaltigere und effizientere Energieversorgung zu ermöglichen.

Ein weiterer Programmpunkt widmete sich dem Thema Zivile Verteidigung. Hierzu informierten Holger Martens, Oberstleutnant der Reserve und Leiter der Kreisverbindungskommandos (KVK) der Stadt Dortmund, sowie Andreas Adomat vom Amt für Feuerwehr, Rettungsdienst

und Bevölkerungsschutz der Stadt Dortmund. Der Beitrag machte deutlich, dass Fragen der Krisenvorsorge und Resilienz für Wirtschaftsunternehmen eine zunehmende Relevanz haben.

Unter dem Punkt „Updates“ berichtete Mira Zimpel von der Dortmunder Hafen AG über aktuelle Entwicklungen. Vorgestellt wurde unter anderem das neue Format „Let's talk“. Dabei handelt es sich um gezielte Unternehmensbesuche im Hafengebiet, die von der Hafen AG durchgeführt werden. Diese sollen dazu beitragen, Anliegen frühzeitig aufzunehmen und den direkten Dialog zwischen Unternehmen und Betreibergesellschaft weiter zu fördern.



**EDG**

**WIR SIND DA.**

# SPERRMÜLLBESTELLUNG

Zum Sperrmüll zählen alle transportablen Hausratgegenstände aus privaten Haushalten, die nicht fest mit der Wohnung verbunden sind und die Sie bei einem Umzug üblicherweise mitnehmen würden.

**Folgendes ist bei der Abholung zu beachten:**

- nur sperriger Hausrat!
- von Hand verladbar!
- verkehrssicher bereitstellen!
- bitte **keine** E-Geräte!

Weitere Informationen erhalten Sie unter **edg.de**, **0231 9111.111** oder über unsere **App**.



**edg.de**