

Hafenwelt

Dortmund

Dortmund Hafen 21

Nr° 3/2026

www.dortmunder-hafen.de

Die Stärke der Binnenhäfen

Klare Kante beim
1.Hafentag NRW

Neustart auf eigene Rechnung

Vater und Sohn gründen
HMB Zerspanungstechnik

Der Takt des Terminals

Wie im CTD Dortmund jeder
Container seinen Platz findet




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 Marktkennntnisse
- 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 Wasserstraßen stehen aktuell im Fokus, auch in den Medien: ein sehr frühes und in dem Ausmaß nie dagewesenes Niedrigwasser führt dazu, dass Binnenschiffe gar nicht mehr oder nur mit geringerer Beladung Güter transportieren können. Auch wenn der Dortmunder Hafen an einem regelten, künstlichen Gewässer – dem Kanal – liegt, merken unsere Unternehmen die Auswirkungen teilweise massiv. Besonders stark betroffen sind die Chemie-, Stahl- und Baustoffindustrie. Umso wichtiger ist, dass auf Ebene der Verbände, aber vor allem auch der Verlader und Unternehmen das Signal noch stärker gesetzt wird: wir brauchen eine massive Unterstützung und viel stärkere Beachtung des Verkehrsträgers Wasserstraße. Dafür möchte ich mit Ihnen im Dortmunder Hafen gerne weiterkämpfen, denn nur gemeinsam können wir das Ziel erreichen.

Die wirtschaftliche Entwicklung und die Bedeutung der Binnenhäfen war auch Thema beim ersten Hafentag NRW im Juli. Die Dortmunder Hafen AG und die Duisburger Hafen AG richteten mit Unterstützung des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen die Veranstaltung gemeinsam aus. Rund 150 Teilnehmende aus Wirtschaft, Politik und Verbänden diskutierten im Kongresszentrum der Dortmunder Westfalenhallen über die konkreten Beiträge von Häfen zu Wertschöpfung, Arbeitsplätzen, Versorgungssicherheit, Klimaschutz und Resilienz.

Deutlich wurde dabei einmal mehr: Binnenhäfen und Unternehmen brauchen Planungssicherheit und Ver-

trauen. Dass der Bundestag mit dem Infrastruktur-Zukunftsgesetz die Wasserstraßen in das überragende öffentliche Interesse stellt und damit den Verkehrsträgern Schiene und Straße gleichstellt sowie die Förderung nicht bundeseigener Schienenwege in Häfen, die häufig trimodal angebunden sind, deutlich verbessert, ist deshalb ein wichtiges erstes politisches Signal.

Darüber hinaus geht es in dieser Ausgabe um den Standort selbst: um den Containerumschlag, die ansässigen Unternehmen, neue Vorhaben und die Zusammenarbeit am Hafen. Unsere Reportage zum Container Terminal Dortmund richtet den Blick auf die kontinuierliche Modernisierung und das präzise Zusammenspiel vieler Beteiligten. Das Unternehmensporträt von HMB Zerspanungstechnik zeigt daneben die Vielfalt und Innovationskraft der am Hafen angesiedelten Branchen.

Außerdem berichten wir über das entstehende ICE-Werk der Deutschen Bahn AG, sprechen mit dem Verein der Dortmunder Hafenanlieger und blicken auf den Fußball-Cup zurück, den die Dortmunder Hafen AG gemeinsam mit der Dortmunder Eisenbahn GmbH im Sommer ausgerichtet hat.

Der Blick auf die Themen dieses Hefts macht deutlich: Der Dortmunder Hafen bleibt in Bewegung – beim Umschlag, bei Zukunftsprojekten der Unternehmen und in der Zusammenarbeit am Standort.

Ihre Bettina Brennenstuhl

Vorständin Dortmunder Hafen AG

Nr° 3/2026

INHALT



6 DREHSCHIBE FÜR GÜTER
Am Containerterminal Dortmund (CTD) werden Güter zwischen Schiff, Bahn und Lkw umgeschlagen.

9 GUTE TRADITION
Für den Neubau der Dortmunder Hafen AG gab's im Sommer ein traditionelles Richtfest.



10 GELUNGENE PREMIERE
Die wirtschafts- und industriepolitische Relevanz der Häfen stand im Mittelpunkt beim 1. Hafentag NRW 2026.



6–8 STAHLBOXEN FÜR DIE WELT

Wie Kranführer, Kontrolleur und Schlosser zusammenspielen – und die Container weiterreisen: Im Containerterminal Dortmund muss jeder Handgriff sitzen.

9 UNTER EINEM DACH

Bootshaus, Werkstatt und Verwaltung unter einem Dach: Der Neubau der Dortmunder Hafen AG für den technischen Betriebshof mit angeschlossener Verwaltung schreitet voran.

10–11 STARKE HÄFEN

In Dortmund diskutierte die Hafenbranche über ihre Rolle für Wirtschaft, Logistik und Energiewende. Ihr dringender Appell an die Politik lautet: mehr Planungssicherheit.

13 RÜCKENWIND AUS BERLIN

Der Bundesverband Öffentliche Binnenhäfen (BÖB) wertet das neue Infrastrukturgesetz als Erfolg. Präsident Joachim Zimmermann sieht darin einen Schub für die Wettbewerbsfähigkeit der Binnenhäfen.

14–16 VON ANGESTELLTEN ZU CHEFS

Mutiger Neustart, lange Arbeitstage und viel Bürokratie: Holger und Marcus Bobach erzählen die Geschichte ihres Unternehmens HMB Zerspanungstechnik am Dortmunder Hafen.

17 WAS UNTERNEHMEN BEWEGT

Im Interview spricht Karl-Heinz Keisewitt, 1. Vorsitzender des Vereins der Hafenanlieger, über Planungssicherheit für Unternehmen, über Flächen und die Infrastruktur des Standorts.

19 HANDWERKER GESUCHT

Die historischen Schiffe des ZWAR-Segelvereins brauchen dringend fachkundige Hilfe. Fehlen Schweißer und andere Handwerker*innen, steht der Verein vor dem Aus.

20 HAFEN HÄLT KURS

Mehr Stahl, Schrott und Container: Trotz schleppender Konjunktur legten 2025 wichtige Gütergruppen zu. Rund 2,5 Millionen Tonnen wurden in Dortmunds Hafen über Schiene und Wasserstraße bewegt.

21 ZUR BESICHTIGUNG

Beim „Hafenspaziergang“ besichtigten zahlreiche Bürger*innen die Baustelle des ICE-Werks an der Westfaliastraße. Die Besichtigung zeigte die Dimensionen des 400-Millionen-Euro-Projekts.

22 VOR DEM UMBAU

Bei einem Rundgang durchs historische Gebäude Speicherstraße 41 bis 45 ließ sich das frühere Innenleben erahnen. Vieles von dem Flair soll nach dem Umbau erhalten bleiben.

23 HAFEN-DISKUSSION

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, QM Nordstadt/Lennart Neuhaus, DSW21/Jörg Schimmel
Druck: LUC GmbH
Erscheinung: Das Hafenmagazin Hafenwelt Dortmund erscheint dreimal jährlich jeweils Anfang Februar, Anfang Juni und Anfang Oktober.



14 MIT PRÄZISION
HMB Zerspanungstechnik am Hafen fertigt industrielle Metallteile nach Vorgaben der Kunden.



17 VERLÄSSLICHER STANDORT
Karl-Heinz Keisewitt: „Angekündigte Investitionen müssen verlässlich umgesetzt werden.“



22 AUF HISTORISCHEM BODEN
Besucher erkunden den rund 100 Jahre alten Gebäudekomplex an der Speicherstraße.



Kranführer Damian Pella hat die Übersicht und weiß, wo die Boxen abgestellt werden sollen.

Alles eine Frage der Vertrautheit: Wenn Fred Rose die Reihen der Container auf dem CTD-Gelände an der Kanalstraße abläuft, könnte er sich in den Straßen einer sehr aufgeräumten Vorstadt Dortmunds wähnen. Einer, in der er sich sehr gut auskennt. „Ich hab’ hier noch geholfen, die Pflastersteine zu legen“, erinnert sich der Betriebsleiter, der damals, bei der Eröffnung 1989/90, als einer von drei Kranführern beim Container-Terminal Dortmund anfang. Auch daran kann man Entwicklung deutlich machen: „Heute arbeiten im Unternehmen 33 Kranführer.“

Die Boxen türmen sich, Stockwerken gleich, vierlagig hoch. Nirgendwo ist Chaos weniger vorstellbar als auf dem Gelände eines Container-Terminals. Das fängt im Grunde schon bei Sven Stuck an der Einfahrt an. Der 26-jährige arbeitet als Checker, inspiziert die ankommenden Container auf den Lkw. Beladen oder leer, heile oder defekt? „Please, open the door“, bittet er den Fahrer eines polnischen Lkw.

Sven Stuck schaut nach Beulen, Löchern oder Knicken im Stahl der Boxen. „Alles in Ordnung“, signalisiert er ihm. Und achtet noch darauf, dass der Fahrer die Twistlocks öffnet, die den Container während des Transports auf dem Hänger halten. Vergäße er es, ginge beim Abladen der Lkw mit hoch. Die Box ist jetzt frei zum Abheben. Und zum Einfügen in ein farbiges Puzzle aus Hunderten von Containern, die Dortmund aus aller Welt erreichen, um von hier aus ins deutsche Hinterland weitertransportiert zu werden. Oder eben wieder zurück zu den Seehäfen nach Antwerpen, Rotterdam, Zeebrügge, Amsterdam, Hamburg, Bremerhaven.

Ein Lkw fährt auf der Ladestraße langsam in Position, bis er unter dem zweispurig fahrenden Brückenkran zum Stehen kommt. In luftiger Höhe und in einer verglasten Kanzel wartet Kranführer Da-

mian Pella. Die Hände links und rechts am Joystick, peilt er zwischen seinen Beinen durch den verglasten Boden einen Container an. „1312 auf 09153“, lautet das Kommando. Der Fahrer jedes einfahrenden Lkw bekommt ein Blechschild, das er für den Kranführer sichtbar, am Fahrzeug anbringen muss. In diesem Fall 1312. „Und 09153 ist der Stellplatz der Box“, erklärt Damian Pella.

Die Box ist gefunden, die Greifer packen zu, nach dem Anheben bewegt sich die Laufkatze langsam auf den Lkw zu. Damian Pella stoppt, senkt das Hubwerk



CTD-Geschäftsführer Michael Kirschner:
„Wir sind gesund unterwegs.“

aus einer Höhe von 21 Metern ab, und der Container setzt ohne irgendeine Korrektur auf. Der Fahrer reckt anerkennend den Daumen hoch. Passt! Das zum Thema Puzzle. „20 Hebevorgänge in der Stunde werden es wohl sein“, schätzt der Kranführer. Die nächsten Lkw stehen in der Reihe und warten auf Beladung, alles ist im Flow, und das versinnbildlicht den immerwährenden Warenstrom.

Der Standort eines jeden Containers muss ins Computerprogramm eingepflegt werden. Kommen Irrtümer vor? Wenn ja: suchen. Und zur Not die Reihen abgehen. Damian Pella lächelt: „Normalerweise vergreift man sich aber nicht.“ Seit 20 Jahren ist das hier oben sein zweites Zuhause, er kennt den frühen Sonnenaufgang über Dortmund ge-

Ordnung im Warenstrom

Wer suchen muss, hat einen Fehler gemacht. Im Container Terminal Dortmund (CTD) dreht sich alles um Genauigkeit und reibungslosen Ablauf.

nauso wie die frühen Winterabende. Jeden Tag vor der Arbeit im Kran erstmal 126 Stufen hoch zum Arbeitsplatz und am Schichtende wieder runter – weiteres Joggen am Wochenende zum Konditionserhalt ist schätzungsweise nicht notwendig.

Hat man beim CTD 1990 noch 5.000 Container umgeschlagen, waren es im vergangenen Jahr – wenn man den 2016 hinzugekommenen zweiten Standort des Unternehmens, die KV-Anlage an der Franz-Schlüter-Straße miteinbezieht – rund 250.000 Container, die Dortmund zu über 90 Prozent über die Schiene erreichen, und die mit Lkw bis zu den Empfängern der Waren feinverteilt werden. Der Transport über den Kanal spiele eine geringere Rolle, weil die Durchfahrtshöhen der Brücken die Zuladung der Schiffe begrenze, sagt CTD-Geschäftsführer Michael Kirschner: „Auf 70, 80 Schiffe im Jahr kommen rund 1.400 Züge.“



CTD-Mitarbeiter Sven Stuck kontrolliert die Container bei ihrer Ankunft.

„Wir merken schon ein konstant bleibendes, niedrigeres Niveau als in den Vorjahren“, stellt der 51-jährige fest, „aber wir sind gesund unterwegs.“ Die weltweit wirtschaftlich schwierigen Zeiten erforderten Wachsamkeit und perspektivische Risikosteuerung. Deshalb man in Zukunft auch innereuropäische Verkehre in Betracht ziehen werde. „Wir wollen uns nicht mehr nur auf den Im- und Export von Waren über die klassischen Seeverbindungen konzentrieren“, kündigte Michael Kirschner an. Das CTD soll neben dem Containerumschlag künftig auch Zielort werden für



Die Masse der Container wird über die Schiene angeliefert, der Schiffstransport hat dabei eine untergeordnete Rolle.

kranbare Auflieger, Paletten, Big Packs oder für Transporte mit Wechselbrücken, wie sie beim Pakettransport üblich sind. So können neue Lieferlinien beispielsweise nach Italien oder Polen bedient werden.

Der Container aber wird der Kern des Geschäfts bleiben. Jene Box, die die Logistik revolutionierte, 1956 vom US-Spediteur Malcolm McLean erfunden. McLean schickte damals mit dem umgebauten Frachter „Ideal X“ 58 Stahlkisten von Newark nach Houston. Heute transportieren die größten Containerschiffe der Welt, die „MSC Irina“ sowie ihr Schwesterschiff „Michel Cappellini“ je 24.346 Boxen pro Fahrt. In welchen Größenordnungen man denkt, merkt man auch daran, dass die Reederei mit der Auslieferung des Schiffes die dreifache Menge an Containern mit plant. „Da gehen dann 7.500 Container mit raus“, weiß Fred Rose, „gerechnet wird so: einer auf dem Schiff, einer an Land zum Beispiel auf dem Lkw oder im Depot, einer beim Kunden.“

Im Büro, passenderweise in einem Container untergebracht, sitzt Katrin Löffler am Bildschirm. Sie nimmt Reparaturaufträge von Reedereien entgegen, denen Schäden an ihren Containern gemeldet worden sind. Womit wir wieder beim Checker Sven Stuck wären. „Ich bekomme die Fotos der Schäden von den Jungs draußen“, erklärt Katrin Löffler, „schreibe einen Kostenvoranschlag und schicke ihn an die Reederei.“ Wenn dann der Reparaturauftrag eingeht,

kommen die Schlosser Dirk Vogel und Dominik Schynol zum Zug.

Ein stählerner Container muss eine Menge abkönnen, man sieht es den Boxen an, die draußen stehen. Da geht es nicht um abgeblätterte Farbe, sondern eher um Beulen, Knicke, um salzige Gischt auf wochenlanger Fahrt, die über Jahre an dem Metall knabbert, letztlich um das Außen, dass das wertvolle Innere schützt – ob das nun 5.000 Jeans sind oder empfindliche Elektronik. Während jemand gerade eine hölzerne Platte zusägt, um sie in einen Boden einzufügen, ist Dirk Vogel mit Schweißarbeiten am Dach eines Containers beschäftigt. „Das sind alles mehrfach gekantete Tragekonstruktionen, da hat man schon seine Arbeit mit“, meint der 63-jährige. „Der nächste beschädigte Container ist immer die nächste Aufgabe, die es zu lösen gilt.“ Seit 24 Jahren ist er bereits beim CTD beschäftigt, 2.500 bis 3.000 Boxen reparieren sie im Jahr. Das Unternehmen beschäftigt insgesamt 70 Mitarbeiter.

Das CTD ist seit 1989 zu einer festen Adresse für Reedereien wie China Shipping, Maersk, Hapag Lloyd, Cosco und viele andere geworden. Da gibt man gerne etwas zurück. So trug die 1998 von der Sietas-Werft auf Kiel gelegte „Borussia Dortmund“ die schwarzgelben Farben in die Welt. Katrin Löffler schlägt eben nach. „Oh“, sagt sie, „ist inzwischen umlackiert und hat einen anderen Namen.“ Fred Rose zuckt mit den Schultern: „Wahrscheinlich Schalke.“

Haus der kurzen Wege



Bei der Begrüßung der Gäste erinnerte Alexandra Reinbach, Prokuristin der Dortmunder Hafen AG, an die Entstehungsgeschichte des Gebäudes.

Im vierten Quartal 2027 soll der Neubau der Dortmunder Hafen AG an der Franziusstraße 66 bezugsfertig sein. Im Juni wurde Richtfest gefeiert.

Mit dem Neubau im Kerngebiet des Hafens erreicht die DSW21-Tochter einen Meilenstein bei der Modernisierung ihrer betrieblichen Infrastruktur. Künftig werden im neuen Gebäudekomplex zentrale Funktionen der Hafen AG an einem Standort gebündelt – für kurze Wege, effiziente Abläufe und optimale Arbeitsbedingungen. Auch die Energieversorgung ist auf Zukunft ausgerichtet: Der Neubau wird klimagerecht über eine Wärmepumpe versorgt. Zusätzlich sind eine Photovoltaikanlage auf dem Dach sowie ein Gründach vorgesehen.

Es entsteht ein technischer Betriebshof (Bootshaus und Werkstatt) mit angeschlossenem Verwaltungsgebäude. 14 Beschäftigte der Dortmunder Hafen AG werden in dem inklusive Erdgeschoss zweigeschossigen und rund 900 Quadratmeter großen Gebäude an der Wasserkante arbeiten. Mit dem für das vierte Quartal 2027 geplanten Umzug werden die Standorte an der Bülowstraße (Verwaltungsgebäude) und an der Drehbrücken-

straße (Bootsgarage mit Werkstatt) aufgegeben.

Der von Gerber Architekten entworfene Neubau entsteht auf dem Gelände der früheren Schiffswerft Fritz Figge. Die bauvorbereitenden Arbeiten starteten im Frühjahr 2024; Ende desselben Jahres wurde die Baugenehmigung erteilt. Der Baubeginn erfolgte Anfang 2025, wie Alexandra Reinbach, Prokuristin der Dortmunder Hafen AG, in Vertretung für Hafen-Vorständin Bettina Brennenstuhl in ihrer Begrüßungsrede Revue passieren ließ. Trotz zwischenzeitlich Kostensteigerungen sei es gelungen, das vom Aufsichtsrat vorgegeben Budget von 10,8 Mio. Euro einzuhalten.

Prof. Dipl.-Ing. Eckhard Gerber, Inhaber des Dortmunder Büros Gerber Architekten, betonte vor rund 40 geladenen Gästen, man sehe bereits anhand des Rohbaus, „dass es ein gutes Gebäude wird.“ In seiner Rede hob er die Bedeutung des Handwerks hervor und erinnerte an das enge Miteinander der verschiedenen Gewerke bei Planung und Bauausführung. Ergänzend regte

er eine „gemeinsame Bootsfahrt“ aller Beteiligten nach Fertigstellung des Neubaus an.

Ein Vorschlag, den Stefan Rundholz, Geschäftsführer des ausführenden Unternehmens Stefan Peter Rundholz GmbH & Co. KG, mit Hinweis auf seinen Bootsführerschein augenzwinkernd aufgriff. Auch er erinnerte an die „gute Zusammenarbeit“ aller Beteiligten und dankte der Dortmunder Hafen AG für die Ausrichtung des Richtfestes. „Das kommt heutzutage nicht mehr so häufig vor.“

Das künftige Verwaltungsgebäude steht auf einer Bodenplatte, deren Untergrund mit Kiessäulen verdichtet wurde. Das Bootshaus mit der Werkstatt wird von massiven Stahlträgern getragen, die teils ins Wasser, teils ins Gelände eingelassen wurden. Nach Fertigstellung des Gebäudes folgen u. a. der Endausbau der Zufahrtsstraße, die Pflasterung des Betriebshofs sowie der Garten- und Landschaftsbau. Der Einzug ist nach aktuellem Stand für das vierte Quartal 2027 geplant.



Beim 1. Hafentag NRW 2026 hoben die Teilnehmenden die wirtschaftliche Bedeutung der Häfen hervor – und stellten klare Forderungen.

Die Stärke der Häfen

Premiere für den Hafentag NRW: In Dortmund rückten die Häfen als Schlüssel für Wirtschaft, Logistik und Energiewende in den Fokus – verbunden mit einem klaren Appell für mehr Planungssicherheit.

Mit dem „1. Hafentag NRW 2026“ haben die Duisburger Hafen AG (duisport) und die Dortmunder Hafen AG die wirtschafts- und industriepolitische Relevanz der Häfen hervorgehoben und mehr Planungssicherheit eingefordert. Unter dem Leitmotiv „Häfen stärken NRW – Für eine starke Wirtschaft und eine sichere Zukunft“ diskutierten Vertreter von Häfen, Industrie, Wirtschaft und Politik vor rund 150 Besuchern im Juli in der Dortmunder Westfalenhalle über die Rolle der Häfen für Wertschöpfung, Arbeitsplätze, Versorgungssicherheit, Klimaschutz und Resilienz. „Gemeinsam wollen wir die Häfen sichtbarer machen und ihre gesellschaftliche Bedeutung stärker ins öffentliche Be-

wusstsein bringen“, sagte Bettina Brennenstuhl, Vorständin der Dortmunder Hafen AG, in ihrer Begrüßung.

Zum Auftakt lobte Dr. Christoph Ploß (MdB), Koordinator der Bundesregierung für Maritime Wirtschaft und Tourismus, per Videobotschaft das neue Veranstaltungsformat und unterstrich die Bedeutung von NRW als „maritimer Standort“. Ploß machte die Notwendigkeit schneller Genehmigungsverfahren für bauliche Maßnahmen deutlich. Er warb dafür, Häfen in das neue Infrastrukturgesetz des Bundes aufzunehmen und Investitionen in Wasserstraßen, Schleusen, Hafenanlagen und die trimodale Verkehrsinfrastruktur aus dem Sondervermögen zu finanzieren.

Oliver Krischer, NRW-Minister für Umwelt, Naturschutz und Verkehr, unterstrich die Bedeutung der Häfen als „Logistikstandorte, ohne die Deutschland



NRW-Verkehrsminister Oliver Krischer, Bettina Brennenstuhl, Vorständin Dortmunder Hafen AG und Markus Bangen, CEO duisport. (v.l.).

nicht funktionieren würde.“ Sie stünden für „umweltfreundliche und resiliente Logistik“, sagte Minister Krischer.

Die Leistungs- und Zukunftsfähigkeit der Häfen bemesse sich nicht nur an Tonnagen, sondern an der Art und der strategischen Bedeutung der umgeschlagenen Güter. An die Stelle klassischer Massengüter könnten künftig verstärkt Wind- und Solarenergiekomponenten, Wasserstoff oder Güter aus dem Bereich der Kreislaufwirtschaft treten. Das eröffne Binnenhäfen „große Potenziale“, unterstrich Krischer.

In seiner Keynote warnte Björn Theis, Vice President und Head of Evonik Foresight, vor den Folgen aufgeschobener Reformen und bröckelnder Infrastruktur. „Wer Transformation will, darf nicht auf der langen Bank sitzen bleiben“, sagte Theis und bilanzierte verschiedene Szenarien einer Zukunftstudie. Diese Perspektive zog sich wie ein roter Faden durch die beiden Diskussionsrunden.

Im ersten Panel wurde anhand praktischer Beispiele deutlich, dass das Binnenschiff für viele Unternehmen als Transportmittel unverzichtbar ist. Daniel Brünink, Geschäftsführer Syntec GmbH, Infrastrukturdienstleister der beiden Chemie Parks Marl und Wesseling machte deutlich: „Wenn der Wesel-Datteln-Kanal eine Zeit lang für den Schiffsverkehr ausfällt, kommen wir bereits ins Schwitzen.“

Markus Bangen, CEO der Duisburger Hafen AG (duisport), sagte mit Blick auf die Infrastrukturpolitik: „Das Vertrauen der Industrie in die Politik ist beim Thema Wasserstraße angekratzt. Viele Investorinnen und Investoren, darunter auch internationale, bezweifeln, dass die Wasserstraße ebenso hohe Priorität genieße wie Straße und Schiene. „Doch genau diese Verlässlichkeit ist Voraussetzung für große Investitions- und Standortentscheidungen“, so Bangen. Dazu gehöre beispielsweise die Frage der langfristigen Sicherung von Anbindungen und Zugängen zu den

Wasserstraßen. Der politische Wille, die Wasserstraßen auf eine Stufe mit den Verkehrsträgern Straße und Schiene zu setzen, sei da, sagte Bangen – ergänzte aber: „Bei denen, die das Problem kennen.“

Im zweiten Panel stand die Frage im Mittelpunkt, wie die Verkehrs- und Energiewende in Nordrhein-Westfalen gelin-

von Windkraftkomponenten (Turmsegmente, Generatoren, Naben, Rotorblätter) bereit zu halten.

Deutlich wurde auch hier: Häfen sind nicht nur ein Thema der Verkehrspolitik, sondern ebenso der Industrie- und der Energiepolitik. Sie sichern Arbeitsplätze, stärken die Versorgungssicherheit und schaffen die infrastrukturellen



Die Flächen im Dortmunder Hafen sind zu 99 Prozent ausgelastet.

gen kann. Diskutiert wurden dabei die Voraussetzungen für bezahlbare, verlässliche und klimafreundliche Transporte ebenso wie der Investitionsbedarf in Infrastruktur und Technik. Zugleich ging es um bürokratische Hürden, Restriktionen der Infrastruktur sowie um konkrete Lösungen wie Mikrokorridore und den Schutz und die Ausweitung von Hafenflächen.

Als Erleichterung für Unternehmen forderte beispielsweise Andreas Kahl, Aufsichtsratsvorsitzender des Bundesverbandes Schwertransporte und Kranarbeiten und Geschäftsführer Kahl Schwerlast GmbH, „vollständige digitale Genehmigungsverfahren“. Während Dortmunds Hafen-Vorständin Bettina Brennenstuhl die Notwendigkeit betonte, Hafenflächen beispielsweise für die Zwischenlagerung und den Umschlag

Voraussetzungen für neue Märkte. Und: Sie sind Teil der Lösung, wenn es darum geht, die Klimaziele zu erreichen. Ein durchschnittliches Binnenschiff ersetzt 100 bis 150 Lkw. Auf stark befahrenen Wasserstraßen wie dem Rhein können Großmotorgüterschiffe sogar bis zu 400 Lkw überflüssig machen.

Der Hafentag Nordrhein-Westfalen wurde mit Unterstützung des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen ausgerichtet und soll künftig jährlich stattfinden. Die Fortsetzung des Formats ist 2027 in Duisburg geplant. Die Veranstalter sehen in dem neuen Forum einen wichtigen Beitrag, um die Kräfte der Hafenwirtschaft zu bündeln, die Sichtbarkeit der Branche zu erhöhen und den Austausch mit Politik und Verwaltung weiter zu intensivieren.



21

**Drück Play für The Sixsters
und volle Gleichberechtigung**

www.halftheworldallthegame.de



Aufwertung der Wasserstraßen

Der Bundestag hat das Infrastruktur-Zukunftsgesetz beschlossen.
Für Deutschlands Binnenhäfen ist das ein wichtiger Schritt:

Künftig werden Wasserstraßen bei bedeutenden Infrastrukturvorhaben rechtlich genauso behandelt wie Straßen und Schienen. Das soll Planungs- und Genehmigungsverfahren beschleunigen und dringend benötigte Investitionen erleichtern.

Im Regierungsentwurf war das überraschende öffentliche Interesse ursprünglich nur für Vorhaben im Vordringlichen Bedarf mit dem Schwerpunkt „Engpassbeseitigung“ vorgesehen. Der nun beschlossene Änderungsantrag hebt diese Einschränkung auf. Künftig gilt das überragende öffentliche Interesse für alle Vorhaben im Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans.



BöB-Präsident
Joachim Zimmermann

Damit stellt der Bundestag die Wasserstraße rechtlich gleichberechtigt auf eine Stufe mit Straße und Schiene. Außerdem werden auch die Sanierung und der Ersatz maroder Schleusen und anderer Schifffahrtsanlagen ausdrück-

lich erfasst. Dadurch können Modernisierungsmaßnahmen schneller umgesetzt werden. Von den Änderungen profitiert auch der Dortmunder Hafen. Schnellere Planungen und Investitionen stärken seine Funktion als wichtige Drehscheibe für den Güterverkehr und sichern die Anbindung an nationale und internationale Transportwege. Joachim Zimmermann, Präsident des Bundesverbandes Öffentliche Binnenhäfen (BöB), sieht im Beschluss des Bundestages einen Erfolg: „Beharrlichkeit, Teamarbeit und hart an der Sache bleiben, zahlen sich am Ende meistens aus.“ Mit dem Gesetz werde die Wettbewerbsfähigkeit der Binnenhäfen nachhaltig gestärkt, so Zimmermann.



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

WEISE SEIT ÜBER 135 JAHREN
Webshop: www.weise.shop

Besuchen Sie unsere Webseite!





Maschinentechniker Christoph Overhoff (l.) und Marcus Bobach, Geschäftsführer und Juniorchef.

Weltweit gefragt

Mut und Möglichkeit: Holger und Marcus Bobach nutzten den Weggang von Rexnord aus Dortmund, um mit HMB Zerspanungstechnik ihr eigenes Unternehmen zu gründen.

Wer in der Werkhalle als erstes vom kleinen Firmenhund Emma freundlich begrüßt wird, der könnte schon ahnen, dass bei der HMB Zerspanungstechnik GmbH etwas anders läuft als in anderen Unternehmen. Wenn Geschäftsführer Marcus Bobach anschließend die noch

junge Geschichte des Unternehmens erzählt, wird schnell deutlich: Bei der HMB Zerspanungstechnik GmbH ist tatsächlich vieles ein wenig anders.

Als das international tätige US-Maschinenbauunternehmen Rexnord 2016 den Standort Dortmund schloss, um

in Ferrara/Italien eine neue Fertigung aufzubauen, verloren hier 60 Mitarbeiter ihre Jobs. Unter ihnen auch Holger Bobach, der seit 25 Jahren bei Rexnord (am Hafen in direkter Nachbarschaft zu Dolezych gelegen) arbeitete. Der gelernte Zerspanungsmechaniker Marcus Bobach wirkte zu dem Zeit-

punkt ebenfalls seit fünf Jahren dort. Das Schicksal drohender Arbeitslosigkeit schien Vater und Sohn einen Aufschub zu geben, als sie das Angebot bekamen, für Rexnord ein halbes Jahr in Ferrara die neuen italienischen Arbeiter anzulernen. Ganz einfach war es nicht: „Da waren Eisverkäufer und Pizzabäcker bei“, erinnert sich Marcus Bobach. Schnell war beiden klar, dass das auf Dauer nichts werden konnte. An mehreren Abenden bei Rotwein und Pizza kam ihnen die Überlegung, sich selbstständig zu machen. „Mein Vater und ich hatten das Know-how“, erinnert sich der 33-Jährige heute „Und wir hatten die Motivation.“ Kurzum: Sie übernahmen die Halle und einen Teil der Maschinen und begannen, mit HMB

ihre Geschichte zu schreiben. Seitdem sind Bobachs die Mieter der Halle auf dem Gelände des Ladungssicherungsspezialisten Dolezych. „Wir pflegen eine gute Nachbarschaft“, sagt er.

HMB bietet die Fertigung von Dreh-, Fräs- und Verzahnungsteilen nach technischen Zeichnungen und Vorgaben an – von Einzelteilen bis hin zu Klein- und Mittelserien. Produkte wie Rücklaufsperrern, Freiläufe sowie Lamellenrutschkupplungen, die in der Automobilindustrie, in Schiffen,

Österreich, Dänemark und Benelux.

Marcus Bobach, der sich zum Qualitätsmanager weiterbildete, weiß mit seinem Vater einen absoluten Fachmann neben sich. „Bei ihm läuft Kühlschmierstoff durch die Blutbahn“, sagt er und lacht. „Einen Besseren findest du nicht.“ Er selbst fand sich mit einem Mal in der Rolle des Unternehmers wieder, musste für die Akquise sorgen, kümmerte sich um Buchführung, dreht, fräst und macht, wie er sagt, „auch noch den Hausmeister“.



Die Produkte werden in der Autoindustrie, in Schiffen, im Bergbau und an Seilbahnen angewandt.

im Bergbau und an Seilbahnen eingesetzt werden. Mit vier Mitarbeitenden erwirtschaftet das Unternehmen etwa 350.000 Euro Umsatz jährlich. Ein Spezialanbieter für Prototypen, dessen Produkte weltweit zum Einsatz kommen. Unternehmen in Dubai, der Schweiz, Kanada, USA gehören ebenso zum HMB-Anwenderstamm, wie Firmen in

„Das Unternehmertum habe ich auf die harte Tour gelernt“, sagt Marcus Bobach rückblickend „Spannende Zeiten waren das.“ Der letzte zurückliegende Urlaub, er überlegt kurz, datierte aus 2018. Zehn-Stunden-Tage seien die Regel. „Noch haben wir gut zu tun“, sagt er. „Aber man ist schon sehr abhängig von Politik und Wirtschaft.“

Rohmaterial aus Russland und Belarus? Fällt weg. Zahlte man vor dem Ukraine-Krieg für bestimmte Seltene Erden 12 bis 20 Euro pro Kilo, stieg der Preis seitdem auf derzeit 104 Euro. „Für einen Hartmetallbohrer beispielsweise, der früher 30 Euro kostete, zahl' ich heute 120 Euro“, sagt Marcius Bobach. Preissteigerungen, die er nicht ohne Weiteres an die Kunden weitergeben könne. Die Straße von Hormus, explodierende Energiekosten? Natürlich wirke sich das alles auch auf seinen Betrieb aus.

Praktiker haben grundsätzlich ein Problem mit der Bürokratie. Und Marcus Bobach ist Praktiker. Wenn er für den ordnungsgemäßen Ablauf eines Vorgangs rund 680 Dokumente zu lesen hat, regt ihn das auf. „Die Zahl ist nicht erfunden“, sagt er. Er hat gelernt, dass Gespräche über Politik, Religion und Fußball im geschäftlichen Rahmen nichts brächten, und das beherzigt er. Von der Bürokratie hingegen fühle er sich „gegängelt“, sagt er. Auch manche EU-Regelung schlägt ihm auf die

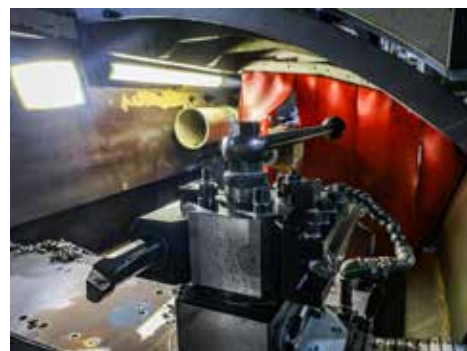


Juniorchef Markus Bobach und seinem Vater drohte die Arbeitslosigkeit – sie beschlossen, sich selbstständig zu machen.

Butterseite. Mitunter wanderte ein Auftrag an ihm vorbei zu einem polnischen Konkurrenten. „Die Lohnkosten sind dort geringer, dafür aber die Subventionen höher“, meint er – und genau das führt bei ihm zu Unver-

ständnis. Die HMB Zerspanungstechnik GmbH hat sich in den vergangenen Jahren mit der Prototypen- und Kleinserienfertigung eine Stammkundschaft erarbeitet. Schnelle und genaue Arbeit wird überall geschätzt. „Wir haben uns ein gutes Standing erarbeitet“, stellt er fest. Holger und Marcus Bobachs haben ihre Chance genutzt.

Die Maschinen surren, weiter hinten in der Halle ist seine Mutter Ilona mit der Verladung von Zahnrädern beschäftigt. Sie ist ebenfalls gelernte Zerspanungsmechanikerin. Innerhalb der Familie kennt sich wirklich jeder mit Drehen und Fräsen aus. Außer Emma.



HMB Zerspanungstechnik produziert vor allem industrielle Metallteile nach Kundenvorgabe.



DOKOM21

Business-Internet, das mitwächst

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

Ihre Vorteile auf einen Blick:

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

☎ 0231.930-94 02

💻 www.dokom21.de/gk

Leistungsstark.

Kostensicher.

Zukunftsfähig.



Verlässlicher Standort

Karl-Heinz Keisewitt, Vorsitzender des Vereins Dortmunder Hafenanlieger e.V., über die Erwartungen der Unternehmen, nötige Investitionen und die Zukunft des Standorts.

Herr Keisewitt, der Verein bündelt die Interessen der Unternehmen im Hafengebiet. Worin sehen Sie aktuell den wichtigsten „Auftrag“?

Für die Betriebe geht es vor allem um verlässliche Rahmenbedingungen für ihre langfristige Entwicklung. Viele Entscheidungen über Flächen, Verkehr oder Infrastruktur betreffen die Unternehmen unmittelbar. Deshalb wollen wir frühzeitig gehört und einbezogen

stellt. Hinzu kommt eine starke Mischung unterschiedlicher Unternehmen. Planungssicherheit brauchen die Betriebe vor allem bei Flächen und Infrastruktur. Investitionen in Straßen, Schienen, Wasserwege müssen zuverlässig umgesetzt werden. Das gilt auch für Straßen und Abwasserkanäle, die aufgrund ihrer altersbedingten Schadhafteit oft für lange, nicht planbare Bauarbeiten und Verkehrsbeeinträchtigungen führen.

Beides kann funktionieren, wenn die unterschiedlichen Anforderungen von Anfang an berücksichtigt werden. Industrie und Logistik verursachen zwangsläufig Verkehr, Geräusche und Betriebsabläufe, die zu einem Hafen gehören. Neue Nutzungen müssen darauf eingestellt sein. Gleichzeitig braucht es eine klare räumliche Planung, damit sich die Bereiche nicht gegenseitig in ihrer Entwicklung einschränken, sondern möglichst optimal ergänzen.



Karl-Heinz Keisewitt:
„Die Betriebe wollen frühzeitig einbezogen werden.“

Kreislaufwirtschaft, Wasserstoff, Digitalisierung – in welchen Bereichen sehen Sie die größten Investitions- und Innovationsimpulse im Dortmunder Hafen?

Viele Unternehmen beschäftigen sich intensiv damit, ihre Prozesse effizienter und klimafreundlicher zu gestalten. Digitalisierung spielt dabei ebenso eine Rolle wie neue Energie- und Antriebskonzepte oder die Kreislaufwirtschaft. Gerade ein Industrie- und Logistikstandort wie Dortmunds Hafen bietet dafür viele Ansatzpunkte. Entscheidend ist, dass neue Technologien wirtschaftlich einsetzbar sind und die notwendige Infrastruktur vorhanden ist.

werden. Entscheidend ist, dass der Hafen ein verlässlicher Standort für Industrie, Gewerbe und Logistik bleibt. Immer wieder aufkommenden Spekulationen über anderweitige Nutzungen von Flächen, z.B. als Wohngebiet oder FH, sind hochgefährlich. Sie verunsichern Unternehmen mit Blick auf künftige und notwendige Investitionen.

Die Stadt und die Dortmunder Hafen AG erarbeiten ein Hafenentwicklungskonzept. Was erwarten Sie von diesem Prozess?

Er sollte eine klare Perspektive aufzeigen, wie sich der Hafen weiterentwickeln kann. Dazu gehört auch die Frage, welche Flächen für welche Nutzungen vorgesehen sind. Wichtig ist, mögliche Konflikte früh zu erkennen und Lösungen unter Einbeziehung der Hafenanlieger zu entwickeln.

Welche Bedingungen braucht es, damit das digital-kreative Quartier in der Speicherstraße und die industriell geprägten Flächen nebeneinander bestehen können?

Auf dem Hafentag NRW wurde über die Rolle der Wasserstraße gesprochen. Welche Weichenstellungen wären aus Ihrer Sicht wichtig, damit der Hafen seine Stärken noch besser ausspielen kann?

Dieser Vorteil einer Anbindung an die Wasserstraße lässt sich nur sinnvoll nutzen, wenn Schleusen, Brücken und Kanäle funktionieren. Dafür braucht es dauerhaft ausreichende Investitionen des Bundes und die regelmäßige Instandhaltung der Infrastruktur. Wer mehr Güter von der Straße auf das Schiff bringen will, muss auch die Voraussetzungen dafür schaffen.

VOM DORTMUNDER HAFEN IN DIE WELT

www.dolezych.de



SICHER HEBEN. SICHER TRANSPORTIEREN.

Dolezych
EINFACH SICHER

DEUTSCHLAND | CHILE | CHINA | POLEN | TÜRKEI | USA

Handwerker gesucht

Der ZWAR-Segelverein, dessen Schiffe Vertrauen und Rival im Schmiedinghafen liegen, benötigt Handwerker. Die Zukunft der beiden Schiffe steht auf dem Spiel – und die des Vereins.

Seit 40 Jahren ist die Vertrauen im Besitz des Vereins, seitdem wird das 130 Jahre alte Schiff von den derzeit 80 ZWAR-Mitgliedern gewartet. 2018 kam die Rival hinzu, Baujahr 1912. Aus dem Alter der Schiffe ergibt sich ständiger Renovierungsbedarf.

Die Mitglieder nutzen die Vertrauen im Sommer und zahlen dafür eine Umlage. Das Geld fließt in Material und Reparaturen. Die Arbeiten selbst erledigen die Mitglieder im Winter in Eigenleistung. Für anspruchsvolle Aufgaben fehlen dem Verein jedoch zunehmend Fachleute. „Alles können wir nicht bezahlen“, sagt der 1. Vorsitzende Siegfried Schütt (73). „Derzeit brauchen wir dringend einen Schweißer. Unser jetziger ist schon 86 Jahre alt.“ Während das Anstreichen relativ einfach Laien überlassen werden kann, benötigen Holz- und Metallarbeiten sowie die Elektrik fachliche Betreuung.

Zur Gründungszeit des Vereins in den 80er-Jahren gab es diesen Rückhalt reichlich. Der Gründung von ZWAR („Zwischen Arbeit und Ruhestand“) liegt eine Initiative der TU Dortmund mit damaliger Unterstützung der SPD zugrunde. Sie sollte den damals in großer Zahl von der Montanindustrie entlassenen Facharbeitern den Übergang in die Rente erleichtern. „Von der alten Garde sind nicht mehr viele dabei“, stellt Kassierer Axel Friedrich (76) fest. Unter den neuen Mitgliedern befänden sich mehr Rechtsanwälte und Ärzte als Menschen aus Metallberufen. „Die allgemeine Facharbeitenden-Knappheit schlägt sich auch bei uns nieder“, sagt Axel Friedrich.



Andreas Brinkmann (l.) und Axel Friedrich: Einen Teil erledigen die Vereinsmitglieder selbst, doch für bestimmte Aufgaben braucht es Fachkräfte.

Dass der Verein durch die Überlassung des Segelboots an Nichtmitglieder zusätzliche Einnahmen für Reparaturen erzielen könnte, hält Friedrich für keine realistische Option. „Dann wären die Auflagen etwa bei Umbauarbeiten für die Abwasserentsorgung so hoch, dass wir das nicht bezahlen könnten“, stellt er fest. Das alles sei nur durch Eigenarbeit zu lösen. Aktuell fehle ein Helfer, der die zu sanierenden Bodenplatten an der Rival verschweißt.

Es liegen zwei Schiffe im Marxhafen, von denen eines knapp älter und das andere knapp jünger ist als Dortmunds Hafen selbst. „Wäre schade, wenn sie verkauft werden müssten“, sagt Axel Friedrich. Dann drohe die Vereinsauflösung. Nach Abschluss des nächsten Törns in die Ostsee wird die Vertrauen im Oktober in Dortmund zurückerwartet. „Wir werden

ihren 130. Geburtstag mit einem kleinen Fest begehen“, sagt Axel Friedrich. Da wünscht man den Schiffen für die



Die Schiffe sollen weiterhin auslaufen können, wünschen sich die Vereinsmitglieder.

Zukunft allzeit „eine Handbreit Wasser unterm Kiel“. Dafür müsste er allerdings dicht sein.



Die Stückzahlen beladener Container sind 2025 deutlich gestiegen.

Dortmunds Hafen hält Kurs

Trotz schwieriger Konjunktur legen 2025 im Dortmunder Hafen mehrere wichtige Gütergruppen zu. Unter dem Strich steht ein solides Jahr.

Die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen blieben 2025 schwierig. Nach zwei Rezessionsjahren wuchs die deutsche Wirtschaft zwar wieder leicht um 0,2 Prozent, doch insbesondere Industrie und Bauwirtschaft standen weiter unter Druck. Das machte sich auch im Güterverkehr bemerkbar. Auf Deutschlands Binnenwasserstraßen wurden insgesamt 171,6 Millionen Tonnen Güter transportiert, nach 173,8 Millionen Tonnen im Jahr zuvor. Besonders deutlich gingen die Eisenerztransporte zurück, während Kohle entgegen dem längerfristigen Trend zulegte.

Auch in NRW zeigte die Entwicklung nach unten. In den Binnenhäfen wurden 2025 insgesamt 97,9 Millionen Tonnen per Schiff umgeschlagen, 1,9 Prozent weniger als im Vorjahr. In diesem Umfeld kam der Dortmunder Hafen 2025 auf einen Gesamtumschlag von rund 2,5 Millionen Tonnen

über Schiff und Schiene. Davon entfielen 1,5 Millionen Tonnen auf die Eisenbahn und rund eine Million Tonnen auf das Binnenschiff. 2024 waren über beide Verkehrsträger zusammen 2,97 Millionen Tonnen bewegt worden.

Hinter der Gesamtentwicklung verbergen sich sehr unterschiedliche Bewegungen bei den einzelnen Gütern. Auffällig waren Eisen und Stahl: Hier erhöhte sich der Umschlag von 37.000 Tonnen im Jahr 2024 auf 119.000 Tonnen. Auch Schrott legte von 200.000 auf 238.000 Tonnen zu. Bei der Importkohle stieg die Menge von 130.000 auf 154.000 Tonnen. Es gab Sondereffekte bei der Stromerzeugung, die bundesweit zu höheren Kohletransporten führten.

Deutlich nach oben ging es auch bei den beladenen Containern: von 750.000 auf 915.000 Tonnen. Rückläufig entwickelten sich dagegen die Baustoffe. Ihr Umschlag sank von 185.000 auf

152.000 Tonnen – eine Entwicklung, die von der weiter schwachen Baukonjunktur geprägt ist. Mineralöl blieb mit 297.000 Tonnen nach 296.000 Tonnen im Vorjahr nahezu stabil. Damit zeigt sich für Dortmund ein gemischtes Bild: Während der Gesamtumschlag unter dem Vorjahresniveau blieb, entwickelten sich mehrere für den Standort wichtige Gütergruppen deutlich positiv.

Auch wirtschaftlich schloss die Dortmunder Hafen AG das Jahr erfreulich ab: Der Gewinn nach Steuern und vor Ergebnisabführung an den Gesellschafter betrug 1,438 Millionen Euro. (2024: 1,869 Millionen Euro).

Aus der treuhänderischen Grundstücksverwaltung flossen 5,6 Millionen Euro an die Stadt Dortmund; im Vorjahr waren es rund fünf Millionen Euro. Die Hafenflächen sind weiterhin ausgelastet: Zum Jahresende waren 99 Prozent der Grundstücke im Hafengebiet vergeben.

Zu Besuch am ICE-Werk

Die Baustelle des neuen ICE-Instandhaltungswerks längs der Westfaliastraße am Hafen stößt bei Bürger*innen auf hohes Interesse.

„Ich wohne in Huckarde“, erzählte Susanne Nierhoff bei der Besichtigung Ende August. „Irgendwann muss man ja anfangen, sich für die Nachbarschaft zu interessieren.“ Mehr als 100 Anmeldungen für den Rundgang über die Riesenbaustelle waren bei der Deutschen Bahn eingegangen. Wegen des großen Zuspruchs wurden die Teilnehmenden über den Tag verteilt in mehreren Gruppen geführt.

Es gibt Vokabeln, an die man sich kaum mehr erinnert. „Unterflurlichtbalkenmesseinrichtung“ könnte dazu gehören. Die Anlage soll ab Sommer 2027 in der 400 Meter langen Werkhalle die Radsätze der Züge kontrollieren. Der Baustelle sieht man das noch nicht an. Wohl aber, dass hier bereits viel geschehen ist – und noch viel geschieht.

Der technische Projektleiter Arian Hozuri führt über ein Gelände, das mit Superlativen nicht spart. 400 Millionen Euro werden investiert, 500 Arbeitsplätze sollen entstehen. 780.000 Tonnen Erde wurden bewegt, 85 Sonden der Geothermieanlage 200 Meter tief



Notfalls wird auf der Baustelle sogar sonntags gearbeitet.

in den Boden eingebracht. Sie sollen das Werk mit Wärme und Kälte versorgen. Auch die Dimensionen der Fläche wurden sichtbar: Wo früher Güterzüge abgefertigt wurden, entstehen Hallen,



Bei der Besichtigungstour ließen sich die Besucher von DB-Mitarbeitern die Abläufe erklären.

Gleise und Betriebsanlagen für die Wartung.

„Unglaublich, wie auf der Baustelle eins ins andere greift“, staunt Olivia Pabst. Dass bei einem solchen Großprojekt auch Umweltaspekte berücksichtigt würden, sei ihr wichtig. Es gibt viel zu sehen: Bagger und Baugeräte, verlegte Gleise, Betonflächen und Fundamente für die Anlagen. Schritt für Schritt fügt sich das Werk zusammen.

Christian Altgassen erinnert sich noch an den Birkenwald, der sich nach der Stilllegung des Güterbahnhofs 2007 ausbreitete. Ob das neue Werk eine Ergänzung zu dem im Spähenfelde sei? „Ja“, sagt Arian Hozuri. „Das Werk im Spähenfelde bleibt für die kürzeren Züge zuständig.“ In Huckarde sollen die langen ICE instand gehalten werden. „Ich kenne keine andere Baustelle, auf der immer gearbeitet wird“, merkt

ein Besucher an. Tatsächlich herrscht hier „24/7-Betrieb“. Auch am Besichtigungstag. Muss die parallel laufende Bahnstrecke gesperrt werden, wird notfalls auch sonntags gearbeitet, um die Sperrzeiten kurz zu halten. Der Zeitplan lässt wenig Spielraum.

Mit dem Gleisbau in der Werkhalle ist bereits begonnen. „Die Gleise liegen hier 95 Zentimeter höher als die Standfläche, damit die Mitarbeiter im Stehen reparieren können – etwa beim Radsatzwechsel“, erklärt Arian Hozuri. Künftig wird auf vier Ebenen gearbeitet: auf, im, neben und unter dem Zug – gleichzeitig. Das soll die Wartung beschleunigen. Silvia und Hans-Dieter Moors verbindet mehr mit der Bahn als die Besichtigung. „Unser Sohn arbeitet bei der Bahn – und ich fahre Zug im Keller“, sagt Hans-Dieter Moors. Was ihm zu Hause Märklin im Kleinen ist, zeigt sich an der ICE-Baustelle im Großen.

Auf Zeitreise

Knarrende Treppen, Graffiti an den Wänden und Pläne für die Zukunft:
Beim Hafenspaziergang öffnete sich die Speicherstraße 41 bis 45 für Interessierte.

Vor dem Start versammeln sich Interessierte vor den Plänen, die drinnen an der Wand hängen. Sie zeigen die künftige Gestaltung des rund 100 Jahre alten Gebäudekomplexes und des umliegenden Areals. Ein Mann beugt sich zu seiner Begleiterin und sagt: „Sieht gut aus.“ Dann geht es ins hinauf durchs alte Treppenhaus mit den historischen Fliesen und hinein in einen Gebäudekomplex, der lange vor allem eines war: ein Ort zum Arbeiten.

Stadtführerin Heike Regener führt beim Hafenspaziergang zahlreiche Interessierte durchs Haus. Der Andrang ist so groß, dass ein weiterer Teil erst einmal draußen warten muss. Eine halbe Stunde bleibt Zeit für einen Blick in die Vergangenheit. Die Gruppe schlendert durch verlassene Räume mit Holzböden, heruntergerissenen Tapeten und mit Symbolen und Graffiti bedeckten Wänden.

„Hier sind schon Schiffe repariert worden“, erklärt Heike Regener den stauenden Teilnehmenden, die sich zu einem Halbkreis formiert haben. Zuletzt war hier u.a. eine Autowerkstatt untergebracht. „Man sieht, dass hier sogar mal gewohnt worden ist“, sagt die Stadtführerin. Und fügt launig hinzu: „Wohnraum wird es hier aber künftig nicht geben, da braucht ihr euch kei-



Pläne für morgen: Der rund 100 Jahre alte Gebäudekomplex steht vor einer neuen Karriere.

ne Hoffnungen machen.“ Ein Lächeln huscht über die Gesichter.

Der Dachboden, der ausgebaut werden soll, bleibt an diesem Samstag-nachmittag außen vor. Eine Vorsichtsmaßnahme. „Die Stufen sind kurz und schräg, das lassen wir besser“, sagt Heike Regener. Das passt zu einem Haus, das seinen Charakter nicht versteckt. Er soll auch nach dem Umbau erhalten bleiben. Ein Designstudio aus Amsterdam übernimmt die Innengestaltung.

Die Firma Julius Ewald Schmitt aus der Dortmunder Nordstadt hat den Komplex erworben und will ihn bis 2029 für rund 3,5 Millionen Euro sanieren – Teilbereiche sollen bereits früher fertig werden. Im Erdgeschoss sind hauptsächlich Ladenlokale vorgesehen. Im südlichen Flügel, soviel steht fest, soll mit dem „Grünen Salon“ eine weitere Gastronomie im Stile des bereits bestehenden Nordmarkt-Cafés einziehen – und parallel dazu auch einen Biergarten etablieren, von dem es beim Hafenspaziergang einen ersten Vorschmack gab. Auch die alten Türen will der Investor erhalten und nach heutigen Standards aufarbeiten lassen. Die Holzfenster sollen eine Isolierverglasung bekommen. So soll aus dem alten Gebäude kein beliebiger Neubau werden, sondern ein Haus, dessen Spuren weiterhin sichtbar sind – nur mit neuer Aufgabe. Als die Besucher wieder ans Tageslicht treten, herrscht vor der Tür bereits Gedränge. Die nächste Gruppe wartet schon ungeduldig auf ihren Weg durch die Spuren der Vergangenheit.



Auf den Spuren der Vergangenheit: Die Besucher zeigten sich beeindruckt.

„Bin ein Stück weit stolz“

Welche Bedeutung hat Dortmunds Hafen in der Zukunft? In einem Talk machte Hafen-Vorständin Bettina Brennenstuhl ihren Standpunkt klar.

Dortmunds Hafen hat viele Facetten. Auf der einen Seite die Entwicklung der Speicherstraße mit von Digitalität geprägten Unternehmen – auf der anderen Seite das Industriegebiet mit produzierendem Gewerbe und Logistikbetrieben: Das war das Kernthema einer Talkrunde mit Hafen-Vorständin Bettina Brennenstuhl und Sebastian Kröger, Leiter des Amtes für Stadterneuerung, beim Hafenspaziergang, im Lensing Media Port.

Einmal mehr unterstrich Bettina Brennenstuhl die Möglichkeit für Unternehmen, im Industriegebiet Dortmunder Hafen an sieben Tag in der Woche rund um die Uhr produzieren zu können. Die Bedeutung vieler Unternehmen reiche weit über die Region hinaus. Das aktuell zu erstellende Hafenentwicklungskonzept zielt darauf ab, dieses Industriegebiet zu erhalten und weiter zu entwickeln, sagte die Vorständin. Auch wenn der



OB Alexander Kalouti (zw.v.l.) mit Bezirksbürgermeisterin Hannah Rosenbaum bei der Eröffnung des Hafenspaziergangs.

Schiffsumschlag im Vergleich zu früher zurückgegangen sei, bleibe der Wasseranschluss als „Verkehrsweg“ für viele Hafenbetriebe weiter von „elementarer Bedeutung“. Da ein Güterschiff ungleich mehr Mengen transportiere als ein Lkw, würden zudem Straßen und Umwelt entlastet. Wie sehr der Hafen als Industriestandort geschätzt wird, zeigt der Umstand, dass die vorhandenen Flächen „komplett ausgebucht“ seien. Das sei im Kern zunächst eine positive Nachricht,

so Bettina Brennenstuhl. Der Nachteil: Für den im Rahmen der Energiewende notwendigen Umschlag und die Lagerung größerer Bauteile und Anlagen (etwa für den Ausbau der Windenergie) allerdings fehlten nun die Grundstücke, betonte Bettina Brennenstuhl. „Dafür benötigen wir Flächen, die wir aber nicht haben.“ Mögliche Lösungen könnte das Hafenentwicklungskonzept aufzeigen, das vom Rat der Stadt beschlossen werden soll. Sebastian Kröger, Leiter des Amtes für Stadterneuerung, betonte mit Blick auf die Arbeitsplätze, dass auch er den Industriehafen „für wichtig“ halte. „Ich bin ein Stück weit stolz auf Dortmunds Hafen“, sagte er. Gleichzeitig unterstrich er die weitere Entwicklung des Speicherstraßenquartiers, in dem neben dem Ausbau der Promenade weitere Projekte geplant seien.

Den gesamten Talk finden Sie unter: <https://tinyurl.com/2u5yc5e9>

Ein neuer Sieger

Mehr Mannschaften, viele spannende Spiele und am Ende ein neuer Sieger: Beim zweiten Dortmunder Hafen – Dortmunder Eisenbahn FußballCup gingen diesmal zwölf Teams an den Start. Gespielt wurde am 11. Juli auf dem Vereinsgelände von Rot-Weiß Germania am Odemsloh. Je fünf Feldspieler und ein Torwart bildeten eine Mannschaft.

Nach der Premiere 2025 war das Feld der Teilnehmenden damit noch einmal deutlich gewachsen. Zunächst spielten die zwölf Mannschaften in drei Vierergruppen gegeneinander, anschließend ging es in der K.-o.-Runde um den Turniersieg. Eine Partie dauerte jeweils zehn Minuten. Den Pokal sicherte sich diesmal der Stadthafen Lünen. Auf Platz zwei landete das Team Dortmunder Hafen AG/Dortmunder Eisenbahn. Rang drei ging an Dachser. Damit standen jene drei Teams ganz oben, die bereits bei der Premiere 2025 die ersten drei Plätze unter sich ausgemacht hatten – damals allerdings noch in anderer Reihenfolge: DACHSER



Das Team vom Stadthafen Lünen freut sich über den Pokalgewinn.

hatte das Turnier gewonnen, der Stadthafen Lünen war Dritter geworden.

Auch bei der zweiten Auflage stand neben dem sportlichen Ehrgeiz vor allem das gemeinsame Erlebnis im Mittelpunkt. Der FußballCup brachte Kolleginnen und Kollegen aus Hafen, Logistik und den beteiligten Unternehmen einmal abseits des Arbeitsalltags zusammen – auf dem Kunstrasen statt zwischen Gleisen, Kränen und Containern.



EDG

WIR SIND DA.

Unser EDG-Kundencenter

Mehr Service. Mehr Nähe. Mehr Dortmund.

Besuchen Sie uns in unserem Kundencenter am Ostenhellweg 50 – zentral gelegen, modern ausgestattet und mit noch mehr Raum für persönliche Beratung. Ob Sperrmüllservice, Zusatzabholungen, die Abholung von Elektrogeräten oder Tipps rund um unsere Sammelsysteme: Wir sind für Sie da – freundlich, kompetent und direkt.

Wir freuen uns, Sie bald begrüßen zu dürfen.

Ostenhellweg 50, 44135 Dortmund

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