

DOCK

Hafenmagazin



Dortmunds Hafen: Ein stiller Star macht von sich reden

120 Jahre Dortmunder Hafen
120 Jahre Dortmunder Eisenbahn
30 Jahre Container Terminal Dortmund

21

**WIR
MACHEN'S
EINFACH.**

einundzwanzig.de



Inhalt



07



08



12



23



25



27

07 „Der Hafen bietet ein enormes Potenzial“
Interview mit Uwe Büscher, Vorstand der Dortmunder Hafen AG.

08 Der Hüter der Geschichte
Ein historischer Hafen-Rundgang mit Dr. Karl-Peter Ellerbrock, Direktor des Westfälischen Wirtschaftsarchivs.

12 Meilensteine der Hafen-Historie
Vom ersten Spatenstich bis zur Gegenwart: Dortmunds Hafen im Wandel der Jahrzehnte.

17 Schon Opa hat in Dortmund festgemacht
Seit den 50er Jahren steuert Schifferfamilie Lammers aus Lingen Dortmunds Hafen an. Doch die Zeiten, da die „Luise L.“ mit Eisenerz und Exportkohle beladen zurückfuhr, sind lange vorbei.

21 Zwei Häfen, eine starke Verbindung
Obwohl 350 Kilometer voneinander getrennt, pflegen der Dortmunder und der Hamburger Hafen seit Langem eine enge Verbindung.

23 KV-Anlage: Der Umschlag steigt
Im Februar 2016 eröffnet, trägt die Anlage am Alten Hafenbahnhof in Deusen dazu bei, mehr Güter von der Straße auf die Schiene zu verlegen.

25 Auf Eisenbahnschienen durchs Revier
Eine Fahrt mit der Dortmunder Eisenbahn/Captrain durch die Hinterhöfe des Ruhrgebiets.

27 Das neue Gesicht der Speicherstraße
Neue Arbeitsplätze, Grünbereiche, Restaurants und eine Promenade zum Flanieren: Wie sich die Speicherstraße in ein urbanes Quartier verwandelt.

31 Die Zukunft der Binnenschifffahrt
Welche Schiffstypen übernehmen künftig den Hinterlandverkehr auf den Kanälen? Das Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme hat Antworten.

IMPRESSUM

Herausgeber
Vi.S.d.P.: Uwe Büscher, Dortmunder Hafen AG
Speicherstr. 23, 44147 Dortmund
Tel.: 0231 / 98 39 68 1

Textbeiträge:
Gregor Beushausen,
Dirk Berger

Layout/Grafik/Satz:
Büro für Gestaltung, Münster

Fotos:
Oliver Schaper, Helmuth Voßgraff,
Stadtarchiv der Stadt Dortmund,
Westfälisches Wirtschaftsarchiv Dortmund

Druck:
Lensing Druck, Feldbachacker 16, 44149 Dortmund

Erscheinung:
Sonderausgabe 2019
Auflage: 2.500 Exemplare



Grußworte

Liebe Leserin, lieber Leser!

Dieses Sonderheft ist gleich drei besonderen Anlässen gewidmet: Der Dortmund Hafen und die Dortmunder Eisenbahn feiern ihren 120-jährigen Geburtstag, und das Container Terminal Dortmund freut sich über sein 30jähriges Bestehen. Hierzu gratuliere ich herzlich!

Obwohl nicht als Hafenstadt bekannt, beheimatet Dortmund den größten Kanalhafen Europas mit überregionaler Bedeutung. Der Hafen ist Logistikkreuzung und Garant der Multimodalität im Güterverkehr zugleich, optimale Bedingungen für eins der erfolgreichsten deutschen Containerterminals und für das Europa-Lager von IKEA. Namhafte Unternehmen wie KG Deutsche Gasrührwerke GmbH & Co., VARO Energy Tanksto-

rage GmbH oder Rhenus Port Logistics Rhein-Ruhr GmbH haben hier ihren Sitz. Rund 5.000 Arbeitsplätze verdanken wir dem Hafen. Er ist unentbehrlich für die regionale Entwicklung der Wirtschaft, und die Verlagerung von Transporten auf das Wasser trägt zur Entspannung der Verkehrslage auf Straßen und Schienen bei. Zugleich ist und bleibt der Hafen Symbol für Innovation und Fortschritt in Dortmund. Die Entwicklung der Speicherstraße und spannende neue Nutzungen wie die Akademie für Digitales und Theater beflügeln die Phantasie vieler Unternehmen und sichern die Perspektive des Hafens als Zukunftsstandort.

Mein Dank gilt den vielen Menschen, die sich für den Dortmunder Hafen einsetzen,



Ullrich Sierau,
Oberbürgermeister der
Stadt Dortmund

allen voran Vorstand Uwe Büscher. Bei ihnen liegt die Zukunft des Hafens in guten Händen.

Glück auf und ahoi!

Ullrich Sierau
Oberbürgermeister der Stadt Dortmund

Ohne Hafen geht es nicht

Der Dortmunder Hafen war und ist eng mit der Industrie- und Handelskammer zu Dortmund verbunden. Denn wesentliche Impulse für die Dortmunder Kammergründung gingen 1856 vom „Canal-Comité“ aus, welches den Kanalgedanken erstmals in den westfälischen Provinzalltag trug. An der Spitze dieser wirtschaftlich fortschrittlichen Kreise standen Wilhelm Overbeck und Wilhelm von Born, die neben 42 Dortmunder Kaufleuten auch die wichtigsten Protagonisten der 1863 gegründeten Dortmunder Handelskammer waren. Der Hafen garantierte für viele Jahrzehnte den besseren Transport der Produkte aus Montanindustrie und Brauwirtschaft in die Welt.



Heinz-Herbert Dustmann,
Präsident der Industrie-
und Handelskammer
zu Dortmund

Diese zentrale Funktion in der regionalen Verkehrsinfrastruktur hat er bis in die 1970er und 1980er Jahre behalten. Das Ende der Montanindustrie brachte einschneidende Veränderungen. Der Container-Verkehr wurde immer wichtiger. Heute macht der Kombinierte Ladungsverkehr den größten Anteil am Umschlagvolumen aus. Der Dortmunder Hafen ist nach wie vor von hoher Bedeutung für den gesamten Industrie- und Logistikstandort Dortmund, denn aus dem ehemaligen Kohlehafen wurde ein modernes Umschlagzentrum, dessen Anbindung an die europäischen Wasserstraßen

wichtig für das gesamte Ruhrgebiet ist. Nach einer Studie aus dem Jahr 2013 sind es 7.000 Arbeitsplätze, die direkt oder indirekt mit dem Hafen als größtes Industriegebiet der Stadt zusammenhängen.

Es sind aber nicht nur die reinen wirtschaftlichen Zahlen und die Bedeutung für den Verkehr, die zählen. Auch in der Umweltpolitik spielt der Hafen eine wichtige Rolle, denn der Kombinierte Ladungsverkehr ist in hohem Maße ein ökologisches Projekt. Der Transport per Schiff und Bahn über den Dortmunder Hafen erspart täglich 1000 LKW-Fahrten in der Umgebung. Ich bin mir sicher, dass der Dortmunder Hafen auch weiterhin zum wirtschaftlichen Erfolg der

gesamten Region maßgeblich beitragen wird. Dafür gilt es, gemeinsam die Voraussetzungen zu erhalten und auszubauen.

Heinz-Herbert Dustmann,
Präsident der Industrie- und Handelskammer zu Dortmund

Dolezych
einfach sicher



Sicher Heben und Transportieren
www.dolezych.de



„Mit dem Hafen verbinde ich eines der spannendsten Stadtentwicklungsprojekte der nächsten Jahre.“

Alexander Völkel,
Chefredakteur „Nordstadtblogger“

„Der Dortmunder Hafen bietet ein enormes Potenzial“

Den Wandel vom „Wasserbahnhof der Montanindustrie“ zum modernen Logistikstandort hat Dortmunds Hafen erfolgreich hinter sich gebracht. Mit der Fortentwicklung der Speicherstraße zu einem urbanen und kreativen Stadtquartier wird nun die nächste Stufe betreten. Welche Bedeutung der Wandel für Dortmund hat, erläutert Uwe Büscher, Vorstand der Dortmunder Hafen AG.

Herr Büscher, wenn Sie einem auswärtigen Besucher den Dortmunder Hafen vorstellen wollten – welche Örtlichkeiten würden Sie ihm auf jeden Fall zeigen?

Ich würde mit ihm den Ausblick vom Turm des Alten Hafenamtes genießen. Dort bekommt er eindrucksvolle Impressionen über die Dimensionen des Hafengebietes mit einer Fernsicht bis zum Ikea-Standort in Ellinghausen. Darüber hinaus würde ich mit einem Besucher vermutlich durch die Speicherstraße gehen und ihm die Pläne zur anstehenden Umgestaltung erläutern.

Welche Bedeutung hatte der Hafen für Dortmund früher und welche wird er in Zukunft haben?

Seit seiner Inbetriebnahme 1899 war der Hafen für Dortmund und die Region ein wichtiger und funktionierender Wirtschaftsraum, und das wird er auch bleiben. Das lässt sich bereits an den rund 160 Unternehmen mit 5000 Arbeitsplätzen im Hafengebiet ablesen. Güter wie Kohle und Stahl waren in der Vergangenheit stets zuverlässige Seismografen für die Lage der Weltwirtschaft. Ihr Auf und Ab hatte jedes Mal unmittelbare Auswirkungen auf den Hafenumschlag. Nach dem Strukturwandel hin zum Universalhafen und modernem Logistikstandort betreten wir jetzt mit der Fortentwicklung der Randbereiche wie der Speicherstraße zu einem Kreativ-Quartier mit Erlebnis- und Aufenthaltscharakter die nächste Stufe. Der Hafen öffnet sich zur Nordstadt. Das wird weitere positive Impulse auslösen.

Herr Büscher, Sie sind ein Kind der Bergbauära und haben als junger Mann Untertage im Steinkohlenbergbau gearbeitet. Jetzt helfen Sie tatkräftig mit, den Hafen in die Moderne zu führen. Wie macht man das, ohne in Nostalgie zu verfallen?

Ich streife meine Vergangenheit ja nicht ab, aber eine allzu sentimentale Haltung wäre nicht angebracht. Ich versuche die Dinge aus einer gewissen Distanz zu betrachten und freue mich, als ehemaliger Bergmann die Veränderungen aktiv mitgestalten zu können.

Wie wird sich die Speicherstraße in – sagen wir – zehn Jahren darstellen?

Es wird ein Miteinander von Arbeit und Freizeit geben. Die Speichergebäude werden in moderne Gewerbe- und Büroimmobilien mit Hafen-affinem Charakter

gen Unternehmen. Darüber hinaus bin ich sicher, dass ganz Dortmund vom Wandel am Hafen profitieren wird. Im Ruhrgebiet dürfte aufmerksam zur Kenntnis genommen werden, dass Dortmund nach dem Bau des Phoenixsees nun ein weiteres, viel beachtetes Stadtentwicklungsprojekt auflegt.

Wie erklären Sie sich das hohe Interesse der Investoren?

Der Hafen bietet ein enormes Potenzial. Sie erkennen, dass Wirtschaft und Urbanität miteinander harmonieren und hier keine Gegensätze bilden. Von großer Bedeutung war zudem der Entschluss, Investoren, die tätig werden wollen, nun auch die Möglichkeit zum Grundstückserwerb zu geben. Das hat zahlreiche Investitionsabsichten ausgelöst. Der Kernbereich, in dem wir Industrieflächen verpachten, ist davon in keiner Weise berührt.



Uwe Büscher, Vorstand der Dortmunder Hafen AG: „Ich bin sicher, dass ganz Dortmund vom Wandel am Hafen profitieren wird.“

umgewandelt sein. Es werden viele neue Arbeitsplätze im Dienstleistungs- und IT-Bereich sowie im digitalen Sektor entstanden sein. Es wird Grünbereiche geben und eine Promenade, über die Bürger flanieren und Gastronomiebetriebe besuchen. Das Quartier erhält eine völlig neue Qualität. Ich merke, dass die Menschen neugierig sind auf das, was kommt.

Wer wird von dem Wandel profitieren?

Die städtebauliche Entwicklung der Speicherstraße wird allen zugute kommen: den Menschen im unmittelbaren Umfeld ebenso wie den im Hafen ansässigen

Es gibt Befürchtungen, der eigentliche Zweck des Hafens könne mehr und mehr an Bedeutung verlieren. Teilen Sie diese Sorgen?

Ich werde das häufiger gefragt. Meine Antwort: Der Flächennutzungsplan der Stadt Dortmund weist den Hafen als einziges und letztes Sondergebiet aus, in dem an sieben Tagen pro Woche rund um die Uhr gearbeitet werden kann. Mir ist niemand bekannt, der das ändern wollte. Die Hafen AG schon gar nicht. Nein, ich gehe davon aus, dass die Funktion des Hafens als Dreh- und Angelpunkt für den Warenumschlag und die industrielle Produktion eher noch steigen wird. ■

Hüter der Geschichte

Seit 23 Jahren ist [Dr. Karl-Peter Ellerbrock](#) Direktor des [Westfälischen Wirtschaftsarchivs](#) und Mitglied der Geschäftsführung der IHK zu Dortmund. Wenn mit 62 Jahren ein Großteil des Berufslebens hinter einem liegt, beginnt man, die Orte zu besuchen, die einen viel beschäftigt haben.



„Der Dortmunder Hafen bietet mir als Fotografin eine Vielzahl an Fotomotiven – und das macht ihn so besonders.“

Linda Kubaczynski, Art Directorin überRot GmbH

Nach dem Ende von Kohle und dem Herunterglühen von Stahl in der Dortmunder Stadtgeschichte ist für den Wirtschaftshistoriker der Hafen ein Ort gedanklicher Verdichtung wichtiger Phasen der untergegangenen Montanära geblieben. Einer, der die Nostalgie ebenso bedient, wie er sich der regionalen Wirtschaft heute und in Zukunft als moderner Güterumschlagsort anbietet.

Ellerbrock, ein profunder Kenner des Dortmunder Hafens und Herausgeber mehrerer Bücher zu diesem Thema, lehnt an der Rückseite der Gebäudezeile längs der Lagerhausstraße und schaut über das glitzernde Wasser. Auf den Ort eines Anfangs. Unabhängig vom ganzen Aufwand um die Hafeneröffnung im August 1899: „Wenn ich ein Datum und eine Stelle nennen sollte, die wichtig für die Hafenentwicklung gewesen sind, dann würden mir der vierte Mai 1899 und der Stadthafen einfallen.“ Er zeigt auf eine Kopie der Nachmittagsausgabe der Zeitung „Tremonia“ von jenem Tag. „Der Schleppdampfer ‚Hermann Brauns‘ ist heute, von Emden kommend, mit zwei großen Schleppkähnen in den hiesigen Stadthafen eingelaufen.“ Der eine beladen mit 540 Tonnen schwedischen Eisenerzes, der andere mit Schlacken. Die erste Erzlieferung für die 1896 erbaute Hochofenanlage von Hoesch – so etwas wie eine Unabhängigkeitserklärung, ein Ausrufezeichen, ein Signal an die Konkurrenten vom Rhein.

Ellerbrock selbst war einige Jahre ein Mann des Stahls. Er hatte in Münster Geschichte, Germanistik und Volkswirtschaft studiert und wechselte nach seiner Promotion in dem Fach Wirtschaftsgeschichte von der Westfälischen Wilhelms-Universität als Abteilungsleiter ins Konzernsekretariat von Hoesch. Er schrieb Reden für den später von der RAF ermordeten Vorstandsvorsitzenden Detlev Rohwedder, wirkte mit bei der Formulierung der Unternehmensgrundsätze. „Es ging Rohwedder damals darum, nach dem Auseinanderbrechen der Ehe mit Hoogovens und dem Scheitern von Estel eine neue Hoesch-Unternehmensidentität zu schaffen“, meint er rückblickend. Die Einrichtung des Hoesch-Archivs und die Gründung des Hoesch-Museums waren dafür bestens geeignet. Ein wunderbares Arbeitsgebiet für einen Wirtschaftshis-

toriker mit einem Mann als Chef, der ihn nachdrücklich geprägt hat. Kurzum: „Ich habe dort eine fantastische Zeit erlebt.“

Dortmund – der größte Kanalhafen Europas: Bis es dazu kam, galt es Mitte des 19. Jahrhunderts große Widerstände zu überwinden. Ellerbrock hat die Umstände in einem Text für das Buch „Dortmunds Tor zur Welt – 100 Jahre Dortmunder Hafen“ zusammengefasst, für das er als Mitautor sowie als Herausgeber fungierte. Bereits 1863 gründete sich demnach ein „Verein für den westfälischen Kanal“ (kurz Kanal-Komitee), der in seiner Zusammensetzung nahezu identisch mit dem Kreis der Personen war, die damals in die Dortmunder Handelskammer gewählt wurden – also die Spit-



men. Im preußischen Ministerium zeigte das Wirkung. Für – in etwa umgerechnet – 920 Millionen Euro wurde „das größte Verkehrsinfrastrukturprojekt des 19. Jahrhunderts in Europa umgesetzt“. 800 Mio. Euro für den Kanal, 120 Mio. für den Hafen und



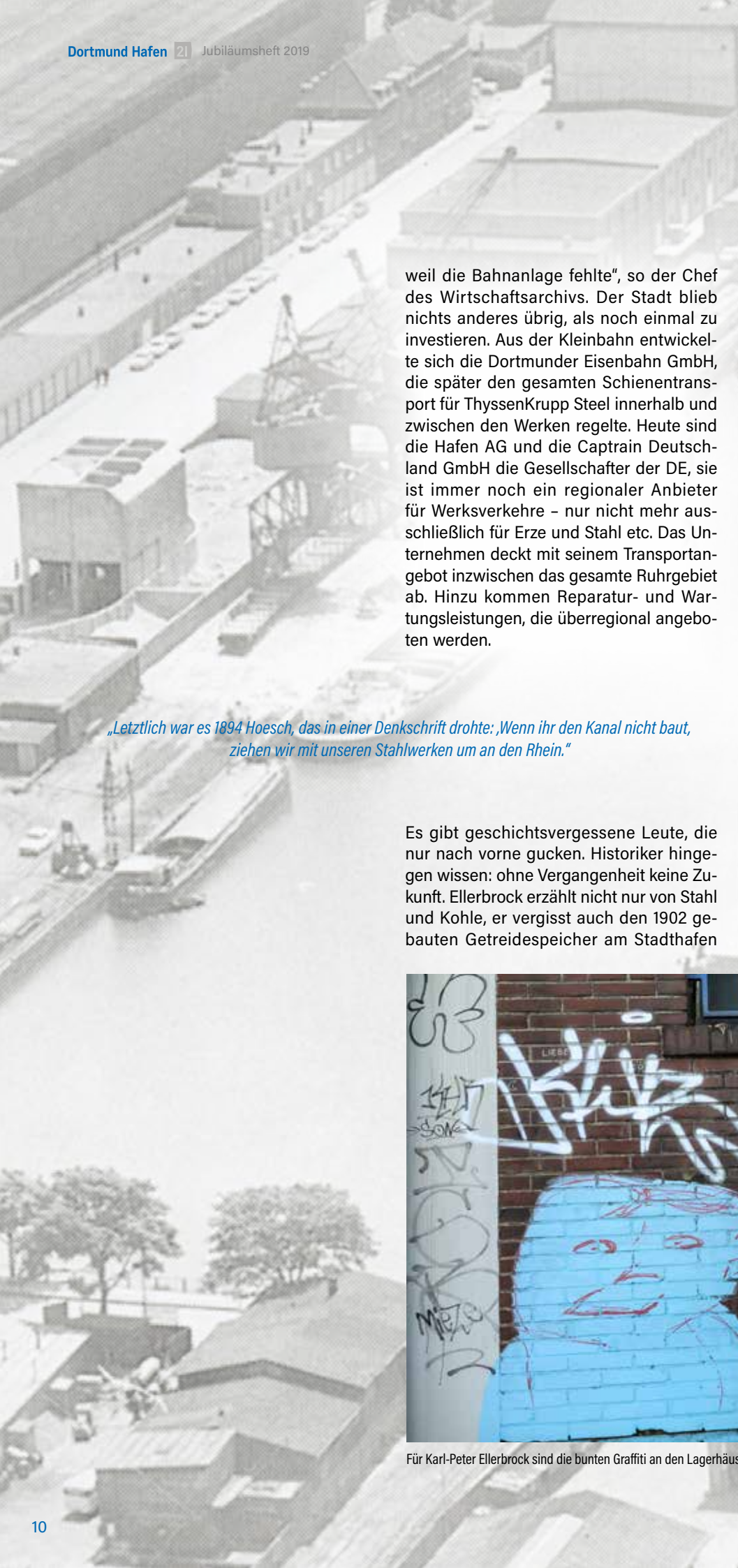
Die Marktanteile der Binnenschifffahrt haben sich in den vergangenen 50 Jahren stark zugunsten von Schiene und Straße verschoben. Angesichts der Diskussion über Verkehrsinfrakt und Mobilitätswende könnte sie nun am Beginn eines neuen Aufschwungs stehen.

zen der regionalen Wirtschaft. Es wurde ein langer Kampf, ostelbische Großagrarien fürchteten bei dem Weg Deutschlands vom Agrar- zum Industriestaat um ihre Absatzmärkte und um ihre Arbeitskräfte. „Letztlich war es 1894 Hoesch, das in einer Denkschrift drohte: ‚Wenn ihr den Kanal nicht baut, ziehen wir mit unseren Stahlwerken um an den Rhein‘“, fasst Ellerbrock zusam-

die Kleinbahn, die für eine Anbindung der damals drei städtischen Hüttenwerke Dortmunder Union, Hörder Verein und Hoesch Westfalenhütte an den Hafen sorgte.

Apropos Kleinbahn: Auch sie wurde erst gebaut, nachdem die Hüttenwerke wirtschaftlichen Druck auf die Stadt ausübten. „Denn die Werke nutzten den Kanal kaum,

Forts. nächste Seite →



weil die Bahnanlage fehlte“, so der Chef des Wirtschaftsarchivs. Der Stadt blieb nichts anderes übrig, als noch einmal zu investieren. Aus der Kleinbahn entwickelte sich die Dortmunder Eisenbahn GmbH, die später den gesamten Schienentransport für ThyssenKrupp Steel innerhalb und zwischen den Werken regelte. Heute sind die Hafen AG und die Captrain Deutschland GmbH die Gesellschafter der DE, sie ist immer noch ein regionaler Anbieter für Werksverkehre – nur nicht mehr ausschließlich für Erze und Stahl etc. Das Unternehmen deckt mit seinem Transportangebot inzwischen das gesamte Ruhrgebiet ab. Hinzu kommen Reparatur- und Wartungsleistungen, die überregional angeboten werden.

„Letztlich war es 1894 Hoesch, das in einer Denkschrift drohte: Wenn ihr den Kanal nicht baut, ziehen wir mit unseren Stahlwerken um an den Rhein.“

Es gibt geschichtvergessene Leute, die nur nach vorne gucken. Historiker hingegen wissen: ohne Vergangenheit keine Zukunft. Ellerbrock erzählt nicht nur von Stahl und Kohle, er vergisst auch den 1902 gebauten Getreidespeicher am Stadthafen

nicht. „Das war der Bauch der Stadt. Hier wurden vor dem Ersten Weltkrieg schon 50 000 Tonnen Getreide umgesetzt.“ Aber nicht nur das: Heringe landeten längs der Lagerhausstraße ebenso an wie Tabak, Kaffee und Kakao. Themennähe auch hier. Ellerbrock promovierte Mitte der 80er Jahre mit einer Arbeit zum Thema „Geschichte der deutschen Nahrungs- und Genussmittelindustrie 1750-1914“. Gesamtnote summa cum laude. Er weist rüber in Richtung Kanalstraße, wo vor dem Umzug nach Brackel Köster & Bömcke den Firmensitz hatte. „Ebenfalls ein Pionier der Hafenbesied-



Für Karl-Peter Ellerbrock sind die bunten Graffiti an den Lagerhäusern Ausdruck der multikulturellen Urbanität Dortmunds.



Kohle- und Erzumschlag am Hardenberg-
hafen: Der Dortmunder Hafen war der
„Wasserbahnhof der Montanindustrie“.



„Für Angler ist der Hafen das reinste
Paradies: vielfältig, artenreich und
naturbelassen.“

Norbert Kovacz, Vorsitzender
1. Angelsportverein Dortmund 1901 e.V.

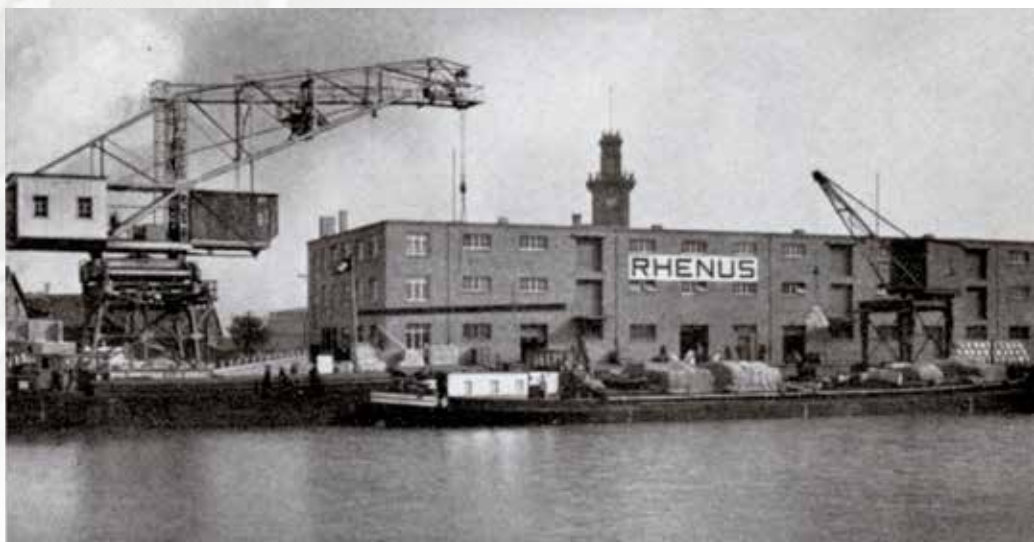


lung“, meint er, „die waren bereits 1897 da.“
Er hat eine Firmenchronik über das Unter-
nehmen, das Chemikalien und Petroleum
umsetzte und später eine der ersten Dort-
munder Tankstellen betrieb, verfasst.

Das Betriebsverzeichnis der Hafensied-
ler umfasste 1909 bereits 68 Unternehmen
– die Montanunternehmen ausgenommen.
Große darunter wie das Rheinisch-Westfä-
lische Kohlen-Syndicat, das ein 40 000 qm
großes Kokslager dort vorhielt und kleine,
wie das von Heinrich Schreer, der einen
Pferdestall betrieb. Größe 105 qm.

Karl-Peter Ellerbrock gibt zu, dass sich sei-
ne Liebe zum Norden der Stadt erst ziem-
lich spät entwickelt hat. Der gebürtige
Wellinghofener, der mit den Handballern
des TuS Mitte der 70er Jahre Westdeut-
scher Jugendmeister geworden ist, erin-
nert sich. „Klar, die ‚Santa Monika‘ kannte
ich, aber mit dem Hafen richtig in Kontakt
gekommen bin ich erst, als ich 1989 bei
Hoesch anfang“, sagt er. Mit dem Studium
hinter sich, nahm auch sein Interesse an
der stahl- und wassergeneigten Stadtge-
schichte zu.

Noch solch ein nostalgischer Hafenort ist
für den Historiker der Ruderclub Hansa. Im-
mer und schon so lange ziehen die Boote
gerade Linien ins Wasser, tönen die Rufe
der Trainer aus den Beibooten, treibt der
Steuermann. Dass die Unternehmerfami-
lie Opländer und ihr Unternehmen WILO
heute den Deutschland-Achter sponsern,
ist kein Zufall. „Louis Opländer war selber
leidenschaftlicher Ruderer“, erzählt Eller-



brock, „und hat den Verein 1898 mitge-
gründet. Sein Sohn Wilhelm war 1928 sog-
gar Deutscher Meister im Skiff und Jochen
Opländer ist Ehrenkapitän des Deutsch-
land-Achters. Das Eingeschworene sein auf
ein Ziel, das im übertragenen Sinne ‚ge-
meinsam in einem Boot sitzen‘ ist doch ein
wunderbares Symbol für unternehmeri-
sches Handeln.“

„Wenn man sich vorstellt, was hier damals
los gewesen ist...“, sagt er. In seinem Büro
an der Märkischen Straße kann man sich
ein Bild davon machen. Die Archive ber-
gen viele historische Fotos aus dem Nor-
den der Stadt, einige hat er großformatig
an der Wand hängen. Leben aus der Hoch-
zeit der Industrialisierung, als in Dortmund
allein im Stahl 40 000 Menschen arbeite-
ten. Die Stadt hatte einen weltweiten Ruf,
geprägt von Kohle, Stahl und Bier. Aber es

war eben auch der Dortmund-Ems-Kanal,
über dessen Adern das industrielle Herz
der Region versorgt worden ist.

Unabhängig davon: Gleichsam privat ist El-
lerbrock unterwegs, wenn er ab und zu die
Hafengegend zu Fuß durchmisst. Dann tut
er es als Fotograf auf der Suche nach Street-
Art, nach Kunst im öffentlichen Raum, Graf-
fittis meist. „Ich habe Tausende Fotos von
Street-Art in der ganzen Welt“, meint der
Sammler, darunter Fotos von Werken
Banksy, Nick Walker, Jef Aerosol, C 215, Dain,
Blub oder Miss.Tick. Da können die Graffitis
auf den Fronten der alten Lagerhäuser zwar
nicht mithalten. Ellerbrock: „Sie sind aber
ein authentischer Ausdruck postindustrieller
und multikultureller Urbanität Dortmunds.
Und zwar in einem Stadtviertel, das sich an-
schickt, ein digitaler Medien-Campus auch
für Start-ups zu werden.“ ■



1895

Erster Spatenstich für den Bau des Hafens

Mit einem eigens angefertigten Spaten, in dessen Eisenblatt ein Adler und ein Anker eingraviert sind, läutet Oberbürgermeister Wilhelm Schmieding am 9. Oktober 1895 den Bau der ersten fünf Hafenbecken ein. Der letzte Akt erfolgt 1923/24 mit der Verlängerung des Hardenberghafens um 400 Meter. Knapp 30 Jahre nach dem 1. Spatenstich erhält der Industriehafen mit zehn Becken sein bis heute geltendes Gesicht.



1938

Gründung der Dortmunder Hafen AG

Der Hafen wird selbstständig: Mit Wirkung vom 10. Juni 1939 gliedert die Stadt Dortmund den bisherigen „Eigenbetrieb Hafen“ aus der städtischen Verwaltung aus und wandelt ihn in eine Aktiengesellschaft (AG) um. 1942 schließt die Stadt mit der Dortmunder Hafen AG einen Vertrag über die treuhändische Verwaltung der städtischen Grundstücke im Hafengebiet.

1899

Inbetriebnahme der Hafenbahn

Erste Vorläuferin der heutigen Dortmunder Eisenbahn.

Hafeneröffnung durch Kaiser Wilhelm II

Tausende stehen Spalier, als Wilhelm II. am 21. August 1899 gegen 9.30 Uhr per Schiff zur Hafen-Einweihung kommt. Er findet eine Stadt, die sich trotz ihrer aufstrebenden Montanindustrie an Symbolen aus ihrer Blüte- und Hansezeit im Mittelalter erwärmt: Aus Dachlatten, Leinwänden und Pappmaché haben sie das alte Burgtor aufgebaut, das dem Verfall preisgegebene historische Rathaus hergerichtet und den Marktplatz als mittelalterlichen Platz inszeniert. Und Wilhelm II.? Nach nur gut drei Stunden Aufenthalt in Dortmund inklusive Kutschfahrt zum Kaiser-Wilhelm-Hain steigt der Kaiser gegen 12.45 Uhr schon wieder in den Zug und fährt zur Besichtigung der Villa Hügel nach Essen, wo er auch übernachtet. Das eigens für ihn hergerichtete Kaiserzimmer im Hafenamt hat er nie betreten.





1960

Hafen erreicht mit 6,8 Mio. Tonnen den höchsten Umschlag

Mit mehr als 6,8 Millionen Tonnen erreicht der Hafen seinen bislang höchsten Güterumschlag. Der Montananteil (Erz, Eisen, Kohle, Stahl und Schrott) am Umschlag beträgt fast 70 Prozent und unterstreicht die Rolle des Dortmunder Hafens als „Wasserbahnhof der Schwerindustrie.“

1972

Gründung Dortmunder Eisenbahn GmbH unter Beteiligung der Hoesch AG



Dortmunder Hafen AG und Hoesch AG gründen die „Dortmunder Eisenbahn GmbH“, an der beide je 50 Prozent halten. Schnell wird sie zu einem wichtigen logistischen Bindeglied zwischen den Werken Dortmunder Union, Westfalenhütte und Phoenix. Heutzutage ist die Dortmunder Eisenbahn GmbH ein gemeinsames Unternehmen der Dortmunder Hafen AG und Captrain Deutschland GmbH, das neben Transporten im Hafengebiet auch Regional- und Fernverkehr übernimmt. Ihre eigentlichen Wurzeln hat die Dortmunder Eisenbahn in der 1899 in Betrieb genommenen Hafenbahn. 1907 durch die Dortmunder Kleinbahn ergänzt, gewinnt die Hafenbahn schnell an Bedeutung und wird zur verlängerten Werksbahn, mit der die Betriebe günstig Erz vom Hafen beziehen, den Transport untereinander regeln und sich so von den Kosten der teuren Staatsbahn entlasten können.

1982 bis 1986



Restaurierung Altes Hafenamts

Entstanden nach den Entwürfen von Stadtbaurat Kullrich und eingeweiht beim Kaiser-Besuch 1899, greift das Gebäude mit seinem 38 Meter hohen Turm die holländische Bauweise des 17./18. Jahrhunderts auf. Der Rückgriff auf Symbole der reichs- und hansestädtischen Vergangenheit repräsentiert die frühere Bedeutung der Stadt: Im Mosaikboden im Erdgeschoss ist eine Hansekogge mit einem Segel eingelassen, auf dem der Adler als Dortmunder Wappentier den Widrigkeiten der Zeiten trotzt. Der Haupteingang ist mit von Delphinen getragenen Wappen der Städte Dortmund und Emden verziert. In den 50er Jahren wird der Abriss des Gebäudes erwogen, das bis dahin unter anderem als Sitz der Hafenverwaltung dient. Die Idee wird verworfen, stattdessen wird das Alte Hafenamts aufwändig restauriert. Seit 1986 steht es unter Denkmalschutz.

1945

Kriegsschäden und Wiederaufbau



Die Schäden des Zweiten Weltkrieges sind erheblich: In voller Länge gesprengt, ist die Hafenbrücke auf den Stadthafen, auf Hafenhahngleise und Teile der Mallinckrodtstraße gestürzt. Auch die Hansabrücke im Kanalhafen ist zusammengebrochen. Zwei Drittel der

Lagerhäuser sind zerstört, Schiffsverkehr und Bahnbetrieb vorläufig zum Erliegen gekommen. Der Wiederaufbau gelingt schleppend, Arbeitskräfte sind kaum zu bekommen. 1952 wird die neu errichtete Stadthafenbrücke wiedereröffnet und mit der Herstellung eines Magazingebäudes 1953 erstmals wieder normale Lagerhaltung ermöglicht. Der Güterumschlag steigt, aber die Kriegsschäden bleiben auf Jahre sichtbar.



1985 bis 1989

Tieferlegung der Hafensohle

1983 beschließt der Rat der Stadt ein Konzept zur Hafententwicklung. Rund 50 Millionen Mark fließen in den Folgejahren in die Erneuerung von Brücken, Straßen und Abwasserkanälen. Spundwände werden über sieben Kilometer Uferlänge erneuert, die Hafensohle tiefer gelegt und die Abladetiefe für Schiffe von 2,50 Meter auf 2,80 Meter erhöht. Dortmunds Hafen wird auf die Bedürfnisse der Stahlindustrie zugeschnitten.

1989

Inbetriebnahme Containerterminal (CTD)

Der Rückzug von Kohle und Stahl und der damit verbundene Verlust der wichtigsten Umschlags-güter zwingt die Hafen-Manager zur Kehrtwende: Sie verordnen den Wandel zu einem Universalhafen mit ausgeprägtem Massengutanteil inklusive wachsendem Stückgutumschlag. Der Hafen erhält ein trimodales Containerterminal mit Anschluss an Wasser, Schiene und Straße. Es wird in der Folge dreimal ausgebaut. Doch schon kurz nach Inbetriebnahme 1989 steht der Erfolg auf der Kippe: Die Deutsche Bundesbahn (DB) als Konkurrent senkt ihre Trassenpreise so stark, dass der Schiffstransport unwirtschaftlich wird. Der noch junge Container-Schiffsdienst zwischen Bremerhaven und Dortmund wird eingestellt. Kaum gebaut, steht das Terminal vor dem Nichts. Die Wende bringt ein Anruf der DB-Tochter Transfracht, die händeringend nach Transportkapazitäten sucht. Folge: Die Verkehre nehmen zu, der Containerumschlag wächst zweistellig.



2001

Ende der Stahlära

Am 28. April ist es soweit: Die Hochöfner im Hörder Oxygenstahlwerk fahren ihre letzte Schicht, gegen 12 Uhr mittags folgt der letzte Abstich. Das Phoenix-Werk wird stillgelegt. Dortmund verabschiedet sich von seiner rund 160 Jahre währenden Stahl-Ära. Mit dem Ende der Flüssigphase zur Erzeugung von Roheisen verliert der Hafen sein über viele Jahre wichtigstes Umschlaggut: Eisenerze. Noch 1998 rangierten Erze mit 2,025 Millionen Tonnen auf Platz eins aller Güter und machen 36,5 Prozent des gesamten Umschlags aus. 2002 wird im Hafen nicht eine einzige Tonne Erz mehr umgeschlagen. Der Hafen hat sich auf den Wandel vorbereitet: Fortan werden Container zum wichtigsten Umschlaggut.





„Das Training auf dem DEK hat mich sehr geprägt. Ich bin den Menschen, die auf unterschiedliche Weise für die perfekten Trainingsbedingungen hier in Dortmund sorgen, sehr dankbar.“

Carina Bär, Ruderin und zweifache Weltmeisterin 2013/2014 sowie Olympiasiegerin 2016 im Doppel-Vierer

2016

Einweihung KV-Anlage

Im Beisein zahlreicher Gäste aus Politik und Wirtschaft wird die Anlage für den Kombinierten Verkehr (KV-Anlage) an der Franz-Schlüter-Straße in Deusen nach einem Jahr Bauzeit offiziell in Betrieb genommen. Errichtet von den Dortmunder Stadtwerken (DSW21), bietet die KV-Anlage neue Kapazitäten für zunächst 60.000 Ladeeinheiten/Jahr, die später auf 103.000 und in einem weiteren Schritt auf bis zu 150.000 Ladeeinheiten erhöht werden. Die KV-Anlage soll das CTD an der Kanalstraße entlasten, das mit 201.000 Ladeeinheiten volle Auslastung erzielt hat.



2018

Gründung der Gesellschaft d-port21

Mit der Gründung der Gesellschaft „d-port21“ erfolgt ein weiterer Schritt für die Quartiersentwicklung an der nördlichen Speicherstraße. Gesellschafter von „d-port21“ sind die Dortmunder Stadtwerke (51 Prozent) und die Dortmunder Hafen AG (49 Prozent). „d-port21“ hat die Aufgabe, das Plangebiet zu erschließen und für Baureife zu sorgen. Durch die Übernahme eines 50.000 Quadratmeter großen Grundstücks am Randbereich des Hafens hat die Quartiersentwicklung eine neue und noch größere Dimension erhalten. Erste Überlegungen sehen die Schaffung eines „Digital-Campus“ vor.

2019

Dortmunder Hafen
120 Jahre

Dortmunder Eisenbahn
120 Jahre

Container Terminal Dortmund
30 Jahre

2016/2017

Startschuss für die städtebauliche Neugestaltung

Die Stadt Dortmund erarbeitet ein Konzept zur Neugestaltung der südlichen Speicherstraße. Neben der Erneuerung der Infrastruktur sollen die Immobilien teilweise umgebaut und mit neuen Nutzungen versehen werden. Entstehen soll ein urbanes Quartier am Wasser, in dem sich etablierte Unternehmen mit Startups, Tüftlern und Kreativen austauschen und das Besucher zum Flanieren und Verweilen einlädt. Gleichzeitig stellt das Architekturbüro Prof. Eckhard Gerber im Auftrag der Hafen AG auch einen ersten Konzeptentwurf zur Entwicklung der nördlichen Speicherstraße bis zur Schäferstraße mit hochwertigen Gewerbe- und Büroimmobilien sowie einer großzügig angelegten Promenade vor.



REV ER

WOHNEN IN DORTMUND

DOGEWO21
Hier bleib ich!

WWW.DOGEWO21.DE



„Der Dortmunder Hafen ist unser lokales Tor zur Welt“
Karl-Heinz Keisewitt,
Vorsitzender Verein Dortmunder
Hafenanlieger e.V.

Schon Opa hat in Dortmund festgemacht

Seit den 50er Jahren steuert Schifferfamilie Lammers den Dortmunder Hafen an. Doch Dortmund hat sich verändert, und die Zeiten, da die „Luise L.“ mit Exportkohle beladen zu den Seehäfen zurückkehrte, sind lange vorbei.

Zuletzt hat sie noch bei der GMH-Recycling am Hardenberg-Hafen festgemacht und 1000 Tonnen Schrott für das Stahlwerk Lingen/Ems geschluckt. Der Binnenschiffer Maik Lammers (41) muss lange überlegen, seit wann die 1940 auf Kiel gelegte „Luise L.“ den Dortmunder Hafen ansteuert. „Opa war bestimmt schon hier“, meint er.

Stimmt. „Seit den 50er Jahren fahren wir Dortmund an“, erinnert sich sein Vater Achim Lammers am Telefon. Zu Zeiten von Kohle und Stahl mit Eisenerz oder Grubenholz und zurück zu den Seehäfen mit Exportkohle. Nun ja, alles hat seine Zeit - und diese ist bekanntlich vorbei. Nur die von „Luise L.“ noch nicht. Ihr ist es auch egal, was sie schluckt: Schrott, Sand, Getreide, Steine – oder auch schon mal 1.000 Tonnen Büchsenmilch für die Supermärkte der Region. Sie nimmt alles. Aber auch, weil Maik und sein Bruder Jens alles geben. Jens beugt sich über den betagten 12-Zylinder Deutz mit 515 PS, um ein Aggregat wechseln. „Wir überlegen, ihn gegen einen 750-PS-Volvo-Motor einzutauschen“, sagt Maik und lächelt, „wir wollen schließlich Wasserski fahren...“

Höchstgeschwindigkeit 9 km/h, beladen. Da wird die Gemächlichkeit schon fast zu

einem Charakterzug, und Maik Lammers macht nun wirklich nicht den Eindruck, als könne ihn auf dem Kanal irgendwas aus der Ruhe bringen. „Sechs Schleusen auf 30 Kilometern zwischen Bevergen und Gleesen“, meint er, „da brauchst Du manchmal mehr als einen Tag.“ Und dann noch schlechten Internetempfang. „Wenn Du da abends keinen Fernseher hättest, müsstest Du Dir das Lesen wieder angewöhnen.“ Doch auch das ruhige Schieben schluckt Sprit. Zwischen Dortmund und Lingen, das sind 137 Kanalkilometer, verbraucht die „Luise L.“ vollbeladen etwa 950 Liter Treibstoff. Aber dafür transportiert sie 1.000 Tonnen. Ein kanalgängiges Binnenschiff ersetzt im Durchschnitt 50 Lkw – mit erheblich geringerem Aufwand an Transportkosten und Ausstoß an Emissionen.

„Die Zukunft liegt jeden Tag vor dem Bug.“

„Klack!“ Der 25 Tonnen schwere Elektromagnet zieht eine Ladung Schrott aus dem Laderaum. Die Kräfte wirken auf das gesamte Schiff, es schwankt leicht. 50 bis 70 Aufträge im Jahr wickelt die „Luise L.“ ab, schätzt Lammers. Seit ihrer Jugend sind er und Jens auf dem 85 m langen und 9 m breiten Schiff zuhause. Als Kinder sowieso. Und als Absolventen der Schifferberufsschulen Petershagen und Duisburg immer an den Wochenenden und in den Ferien.



Seit ihrer Jugend sind Maik (l.) und Jens Lammers auf der Luise L. zuhause und halten die Tradition der Schifferfamilie hoch.

„Ich hätte nicht an Bord gemusst, aber für mich war nichts Anderes vorstellbar“, sagt er. Vater Achim und Mutter Luise sind seit ein paar Jahren in Rente. „Sie haben's mal mit einem Wohnmobil versucht“, erzählt ihr Sohn, „aber das war nix. Jetzt schippern sie mit einem Boot auf den Kanälen und der Elbe. Einmal Schipper, immer Schipper.“

„Aber es war nicht immer alles schön“, erinnert sich sein Vater. Am Hafen Hardenberg hat er sich ein Bein gebrochen, als er ausrutschte und zwischen Spundwand und Schiff geriet, die 2009 geschlossene Werft Fritz Figge hat er aufsuchen müssen, weil ein Ruder verloren gegangen ist. Letztens hatte sich ein Tau um die Schraube gewickelt, und Hobbytaucher Jens musste ins Wasser, um den Antrieb zu entflechten. Schrauben, tauchen, laden, fahren. Dortmund hat sich verdammt verändert seit 1940, und die „Luise L.“ ist der Vergangenheit davongefahren. Die Zukunft liegt jeden Tag vor dem Bug. Man erreicht sie auch mit neun Stundenkilometern. ■



Seit den 50er Jahren fährt Familie Lammers den Dortmunder Hafen an. Die Güter, die sie transportieren, sind mit der Zeit andere geworden.

Der größte Kanal



- Gesamtfläche: 170 Hektar
- 10 Hafenbecken mit 35 Hektar Wasserfläche
- 11 Km Uferlänge
- 160 Unternehmen mit rund 5000 Beschäftigten
- Rund 2.200 beladene Schiffe/Jahr im Ein- und Ausgang



hafen Europas

- Rund 5 Millionen Tonnen Umschlags- und Transportleistung/Jahr
- Zwei Terminals für den kombinierten Verkehr (KV) mit 5 Ladebrücken und 40 Krananlagen bis 60 Tonnen
- Die Nutzung der Verkehrsträger Schiff und Eisenbahn im Dortmunder Hafen erspart der Region täglich rund 1.000 Lkw-Fahrten.



Hardenberghafen

Industriehafen

Schmiedinghafen

Container Terminal

Stadthafen





„Der Hafen ist für Mausbrand nicht nur digitaler Arbeitsplatz, sondern auch ein mutiger Kulturort und grüne Naherholung.“
Christopher Reinbothe,
Mitgeschafter „Mausbrand“

Hamburg und Dortmund: Zwei Häfen, eine starke Verbindung

350 Kilometer trennen – oder besser gesagt – verbinden den Hamburger und den Dortmunder Hafen.

Für den größten deutschen Seehafen Hamburg, der im Hinterlandverkehr mehr als 2.000 Containerzugverbindungen pro Woche anbietet, ist Nordrhein-Westfalen (NRW) mit einem Transportaufkommen von rund 500.000 Standardcontainern (TEU) im Jahr nach Bayern das zweitwichtigste deutsche Bundesland. Der Hamburger Hafen spielt somit auch für Dortmund eine wichtige Rolle als Warendrehscheibe im weltweiten Transport von Gütern. Rund zehn Prozent der NRW Container entfallen auf die Bahnverbindung zwischen Hamburg und Dortmund. Ein gemeinsames Anliegen der Häfen ist eine weitere Verlagerung des Verkehrs auf die Bahn oder die Binnenwasserstraße.

Die beiden Häfen pflegen seit Jahren eine gute Partnerschaft. „Dortmund ist ein Industrie- und Logistikstandort von internationaler

Bedeutung“, weiß Markus Heinen, der neue Leiter der Repräsentanz von Hafen Hamburg Marketing (HHM) für Westdeutschland. Die Außenstelle von HHM ist nicht zufällig im Gebäude der Dortmunder Hafenverwaltung untergebracht. „Wir arbeiten Hand in Hand, um den Warentransport zwischen den Regionen im Fluss zu halten und an gemeinsamen Lösungen zu arbeiten“, so Heinen. Der Dortmunder Hafen ist bereits seit 2013 Mitglied bei HHM.

Ein wichtiger Verkehrsträger zwischen den Häfen ist die Bahn. Dass nicht nur Container diesen umweltfreundlichen Weg nehmen, ist ein gemeinsames Anliegen von Dortmund und Hamburg. Im Projekt „Hamburg-NRW plus“ arbeiten die beiden Häfen erfolgreich zusammen mit Partnern aus Logistik und Wirtschaft daran, neben Containern auch mehr Schwertransporte auf Bahn und Bin-



nenwasserstraßen zu verlagern. Die leistungsfähige Landverbindung zwischen Europas größten Kanalhafen Dortmund und Europas größten Eisenbahnhafen Hamburg ist gerade in Zeiten von Niedrigwasser und Schleusensanierung eine Alternative für die Seehafen-Anbindung Dortmunds. ■

Anzeige



Entscheiden ist einfach.



sparkasse-dortmund.de

Weil die Sparkasse verantwortungsvoll mit einem Kredit helfen kann.

Sparkassen-Autokredit.

Wenn's um Geld geht
 Sparkasse Dortmund



Digital Business Location



Wirtschaftsförderung Dortmund

Gemeinsam in die Zukunft

HEIMVORTEIL

zusammen wachsen



KV-Anlage: Der Umschlag steigt

Der Plan geht auf: Anfang 2016 in Betrieb gegangen, steigen die Umschlagszahlen auf der KV-Anlage am Alten Hafenbahnhof Stück für Stück an. Sie trägt dazu bei, die Umwelt von Lkw-Transporten zu entlasten.

Das Geschäft rollt in diesem Fall: Seit ihrer Inbetriebnahme im Februar 2016 steigen die Container-Umschlagszahlen auf dem Terminal für den Kombinierten Verkehr (kurz KV-Anlage) am Alten Hafenbahnhof in Deusen ständig weiter nach oben. Die Logistikkreuzung, auf der Container von der Schiene auf Lkw umgeladen werden, um ihren Bestimmungsort im Umland zu erreichen, ist gut angenommen worden.



Torsten Schütte, Geschäftsführer der Container Terminal Dortmund GmbH

Torsten Schütte, Geschäftsführer des Container-Terminals Dortmund (CTD), das die KV-Anlage betreibt: „Wir haben erhebliche Mengensteigerungen. In beiden Terminals zusammen hatten wir im vergangenen

Jahr 215.000 bezahlte Umschläge von Containern.“ Zum Vergleich: Das Container-Terminal alleine zählte 2006 noch 75 000.

Jede Box, die mit einem Zug transportiert wird, erlöst die Autobahn von Lkw-Verkehr. Vor dem Hintergrund der politischen Diskussion um Verkehr, Feinstäube und Klima zeige sich die Anlage also auf der Höhe der Zeit. „Wir bieten die Alternative durch unsere Schienenanbindung“, so Schütte, der davon ausgeht, dass sich der Lkw-Transport in den kommenden Jahren weiter verteuern wird. „Den letzten Kilometer bis zum Empfänger muss zwar immer noch der Lkw übernehmen“, so Schütte, „bis hierher aber werden die Container über Wasserstraße oder Gleise gebracht.“ Etwa von den großen Übersee-Terminals in Rotterdam, Hamburg oder Antwerpen. Wobei der Transport über den DEK lediglich zwei bis drei Prozent des Gesamtaufkommens ausmache.

Die Zahlen könnten sich verschieben, sollte der „Masterplan Binnenschifffahrt“ greifen, den Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer auflegen will, um mehr Güter auf

die Wasserstraßen zu bringen. Torsten Schütte wird dies gerne hören. CTD und KV-Anlage dürften dann gewappnet sein. Voraussetzung dafür ist die Herrichtung eines benachbarten Geländes, auf dem derzeit noch die Hansa Asphalt GmbH & Co KG ein Asphaltmischwerk betreibt. Für das Werk sei bereits ein anderer Standort gefunden, so Kristina Rummeld von DSW21.

Das städtische Unternehmen fungiert als Investor der KV-Anlage.

Bis dato werden die Container auf einer 70 000 qm großen Fläche um-

geschlagen, zwei große Portalkräne übernehmen die Ladevorgänge. „Die neue, 30.000 Quadratmeter große Fläche soll als Depot genutzt werden“, sagt Rummeld – ohne Krananschluss. Dort erledigten mobile Umschlaggeräte wie Reachstacker und Terminalzugmaschinen die Arbeit. Die Projektleiterin rechnet damit, dass das Areal bereits im nächsten Jahr in Betrieb genommen werden kann. DSW21 werde noch einmal rund vier Mio. Euro investieren, nachdem in die KV-Hauptfläche einschließlich der Zuschüsse vom Bund bereits 19 Mio. Euro geflossen sind. „Wenn die Erweiterung der KV-Anlage abgeschlossen ist, schaffen wir auch 400.000 bezahlte Umschläge“, ist sich CTD-Geschäftsführer Schütte sicher. Insgesamt gut investiertes Geld also. ■

„Wir haben erhebliche Mengensteigerungen. In beiden Terminals zusammen hatten wir im vergangenen Jahr 215.000 bezahlte Umschläge von Containern.“

Einfach nah.

Energie für eine ganze Region

GENAU
MEINE
ENERGIE

DEW21



Auf Eisenbahngleisen durchs Revier

Bedächtig und scheinbar unaufhaltsam rollen die Züge der Dortmunder Eisenbahn (DE) durch die Hinterhöfe des Ruhrgebiets. Von Dortmund nach Duisburg und zurück. Im Schlepp: tonnenschwere Fracht.

Wirtschaft schläft nie, aber wenn man mit Nadine Marquardt und ihrer MAK 1206 unterwegs ist, kann man einen anderen Eindruck bekommen. Kurz hinter Niedernette rollt der Zug aus, der Lindwurm mit Hunderten Tonnen Coils für ThyssenKrupp Stahl in Duisburg stockt. Dabei sind die 29-jährige Lokführerin der Dortmunder Eisenbahn (DE) und Azubi Marcel Kosch gerade erst in Obereving losgefahren. „Wir biegen auf die Hauptstrecke und müssen erst den Thalys nach Paris abwarten“, sagt die Lok-Führerin. Minuten später rauscht er vorbei, und die 1998 gebaute Diesellok mit ihrem 2040 PS starken Motor zieht wieder an. Bedächtig, stetig.

Sechs Stunden wird diese Fahrt durch die Hinterhöfe des Ruhrgebiets dauern, hin und zurück. Castrop, Herne, Wanne, Gelsenkirchen, Essen, Oberhausen, Duisburg – die DE holt Bandstahlrollen (Coils) in Duisburg ab, die auf der Westfalenhütte feuerverzinkt werden, um anschließend zurücktransportiert zu werden. Bleche für die Autoindustrie zumeist. 365 Tage im Jahr, 24 Stunden am Tag in drei-Schichten. In Obereving werden die Wagen angekop-



Lokführerin Nadine Marquardt

pelt. Nadine Marquardt hat es heute einfach, weil Marcel Kosch die 35 kg schwere Kupplung anbringt. Wagenmeister Josef Dorawa geht den 323 Meter langen Zug ab und prüft, ob alle Waggonbremsen gelöst sind. Ein paar Minuten dauert es, bis

führen sind Frauen. Nadine Marquardt weiß um die Außergewöhnlichkeit ihrer Berufswahl. Bereut hat sie sie nie: „Wir sind hier wie eine Familie. Ich habe meine Eisenbahn wirklich vermisst in der Zeit, als ich schwanger war.“ Ihr Mann arbeitet ebenfalls bei der DE.

Herne zieht vorbei. Büsche und Bäume stehen dicht. Kurz bevor der Zug Duisburg erreicht, verzweigen sich die Gleise und die



Alles in allem verfügt die Dortmunder Eisenbahn (DE) über 30 Dieselloks und Güterwagen.

der Kompressor die fünf bar Druck auf die Lok-Bremse gebracht hat, die es braucht, um die Tonnen zu bremsen. Warten heißt hier also Sicherheit aufzubauen, aber meistens stoppt der Zug, weil der Personenverkehr Vorrang hat. „Coils haben viel Geduld“, meint Nadine Marquardt. Doch alles ist getaktet, denn Pünktlichkeit ist beim Werksbahnspezialisten ein Muss.

30 Dieselloks und Güterwagen gehören zur DE – inklusive der angemieteten Lokomotiven und Waggons. Ob Stahl, Chemie, kombinierter Verkehr, Holz oder Baustoffe – die DE ist in vielen Branchen zu Hause. Gesellschafter sind seit 2009 die Captrain Deutschland GmbH und die Dortmunder Hafen AG. Das Transportaufkommen lag 2018 bei 19,6 Mio. Tonnen. Fünf von 85 Lok-

Hochöfen tauchen auf. Nadine Marquardt nimmt Funkkontakt auf, erhält die Nummer des Ankunftsgleises und des Gleises der Waggonreihe, die sie wieder mit zurücknimmt. Über manchen Coils flirrt die Luft. „Beladetemperatur 240 Grad Celsius, Transporttemperatur maximal 100 Grad Celsius“ steht an den Waggons geschrieben. Dann zieht die MAK 1206 an, und die Böschung verschluckt wenige Minuten später den Zug. Als er die Autobahn kreuzt, lichtet sich kurz die Grüne Hölle und gibt den Blick frei auf – Stau. Zuhause auf dem DE-Gelände der Westfalenhütte wird der Kilometerzähler der Lok 203.621 anzeigen. Mehr als fünf Mal um die Erde, zuverlässig und vor allem – ohne je einen Stau auf irgendeiner Straße verursacht zu haben. ■

HAMBURG - DORTMUNDS TOR ZUR WELT





„Die Entwicklung des Speicherstraßen-Quartiers zeigt, dass Old und New Economy im Dortmunder Hafen Hand in Hand gehen.“

Sabine Poschmann, Dortmund SPD-Bundestagsabgeordnete

Arbeiten an der Wasserkante

Die Quartiersentwicklung hat begonnen: Mit dem Abriss des früheren Rhenus-Gebäudes sowie weiterer Gewerbebauten sind die ersten Grundsteine für das künftig neue Gesicht der **nördlichen Speicherstraße** am Schmiedinghafen gelegt. Das Ziel: weg von der reinen Industrienutzung, hin zu einem urbanen Quartier mit einer durchgehenden Promenade und architektonisch hochwertigen und modernen Gebäudekomplexen an der Wasserkante.

Durch die Verschwenkung der nördlichen Speicherstraße in Richtung Osten werden Fuß- und Verkehrswege klar voneinander getrennt. Gleichzeitig entsteht großzügiger Raum für Neubauten am Wasser, der ersten Überlegungen zufolge für Unternehmen mit digitaler Ausrichtung zur Verfügung stehen und somit Teil eines „Digitalcampus“ werden könnten.

Ebenfalls in die Entwicklung einbezogen wird eine fünf Hektar große Grundstücksfläche am östlichen Randbereich der Speicherstraße, die inzwischen in Händen der von den Dortmunder Stadtwerken (DSW21) und der Dortmunder Hafen AG gegründeten Gesellschaft „d-Port21“ liegt. Ihre Aufgabe ist es, die Entwicklung der nördlichen Speicherstraße in enger Abstimmung mit der Stadt Dortmund zu einem lebendigen Quartier mit eigenständigem Charakter

voranzutreiben. Dabei steht die städtebauliche Entwicklung der nördlichen Speicherstraße in enger Korrespondenz zur Gestaltung der südlichen Speicherstraße. ■



Gerber Architekten, Dortmund

Anzeige

DE

AUS DER REGION FÜR DIE REGION

DORTMUNDER EISENBAHN



Zuhause zwischen Rhein und Ruhr ist die Dortmunder Eisenbahn GmbH (DE) im Unternehmensverbund der Captrain Deutschland-Gruppe der Vor-Ort-Spezialist für die Konzeption und Abwicklung von schienenbasierter Werkslogistik sowie für regionale Transportlösungen. Ob Zug- oder Rangierleistungen – die Dortmunder Eisenbahn transportiert die Güter ihrer Kunden zuverlässig, pünktlich und flexibel. Auch über das Revier hinaus.

Werden Sie Teil unseres Teams!
Als wachsendes zukunftsorientiertes Unternehmen bieten wir Ihnen einen unbefristeten Arbeitsvertrag mit einer attraktiven Vergütung und vielen Möglichkeiten der persönlichen Weiterentwicklung.

Dortmunder Eisenbahn GmbH
Speicherstraße 23 · 44147 Dortmund · Tel. +49 (0) 231 / 98 39 96 01
info@captrain.de · www.captrain.de

WIR SUCHEN*

Lokführer
Schienenfahrzeugschlosser

www.captrain.de/jobs-karriere

*(w/m/d)





Visualisierung: geschlossenen.com - designbüro

Neues Quartier mit hohem Potenzial



Neuere Arbeitsplätze, Grünbereiche, Restaurants und eine durchgehende Promenade zum Flanieren: Mit der Entwicklung der nördlichen und südlichen Speicherstraße entsteht ein lebendiges und attraktives Hafen-Quartier mit eigenständigem Charakter, das Besuchern ein völlig neues Hafenflair vermittelt und die Lebensqualität in der Nordstadt spürbar steigert. Bis zu 5000 neue Arbeitsplätze könnten entstehen.

Die **südliche Speicherstraße** ist auf dem Weg zu einer erstklassigen und modernen

Adresse für Tüftler, Startups sowie für junge und bereits etablierte Unternehmen. Von Kanzleien über Beratungsfirmen, von IT- und Technologieunternehmen bis hin zu Hochschulabteilungen – die künftig neuen Räumlichkeiten in den Hafentypischen Speicher- und Lagergebäuden und neuen Immobilien bieten reichlich Platz. Durch den Wegfall der wie eine Barriere wirkenden Mauer an der Lagerhausstraße und die Schaffung eines kleinen Parks am Anleger der Santa Monika als neues Hafen-Entree öffnet sich das Quartier zur Nordstadt. Als Hauptschlagader für Besucher und Flaneure ist eine von Gastro-

nomiebetrieben gesäumte Promenade geplant, die den südlichen und nördlichen Abschnitt der Speicherstraße miteinander verbindet und zum Flanieren und Verweilen einlädt. Mehrere Grünbereiche sowie ein neu gestalteter, zentraler Platz bieten Raum für Veranstaltungen wie Konzerte und Flohmärkte und schaffen neue Freizeit- und Aufenthaltsräume. Der Erhalt der Speicher- und Lagergebäude aus der Entstehungszeit, der Wiedereinbau des Kopfsteinpflasters und weitere Hafentypische Merkmale sorgen dafür, dass der Charakter als Hafenquartier auch in Zukunft erhalten bleibt. ■

Anzeige

INFRASTRUKTURDIENSTLEISTER ZWISCHEN RHEIN UND RUHR

DE INFRASTRUKTUR

Die DE Infrastruktur GmbH ist ein Unternehmen der Dortmunder Hafen AG und der Captrain Deutschland GmbH. Das 30 Kilometer öffentliche und 100 Kilometer nicht-öffentliche Streckennetz des regionalen Infrastrukturdienstleisters verbindet den Hafen Dortmund mit der Industrie zwischen Rhein und Ruhr. Gemeinsam mit der Infrastruktur des Dortmunder Hafens und dem Container Terminal Dortmund (CTD) sorgt das Unternehmen für einen direkten Zugang zu den Wasserstraßen Europas. Ihre Expertise und langjährige Erfahrung in der Betreuung, Instandhaltung und Planung von Eisenbahninfrastruktur macht die DE Infrastruktur GmbH zu einem kompetenten Partner.

Sprechen Sie uns an! Gerne unterbreiten wir Ihnen ein individuelles Angebot.

DE Infrastruktur GmbH
 Speicherstraße 23 · 44147 Dortmund · Tel. +49 (0) 231 / 844 36 11
 info@captrain.de · www.captrain.de



Visualisierung: SCHAMP & SCHWALDNER Architekten

Lensing Media Port

Digitalagenturen, Entwickler und Webdesigner sollen künftig das Speichergebäude 2/2a nutzen, das vom Dortmunder Medienhaus Lensing in einen digitalen Hub verwandelt wird. Rund 6000 Quadratmeter individuell anpassbarer Büroflächen stehen dafür zur Verfügung. Ergänzt wird das Angebot durch eine Gastronomie sowie durch Veranstaltungsräume, die auch von Externen für Seminare, Workshops und weitere Events genutzt werden können. Der in die Jahre gekommene Anbau des Speichergebäudes soll dafür abgerissen und nach ersten Plänen durch einen viergeschossigen Neubau ersetzt werden.



„Der Hafen Dortmund ist nicht nur für mich als gebürtiger Nordstädter eine wichtige Konstante. Früher Dreh- und Angelpunkt der Stahl-, Kohle- und Bierindustrie, übernimmt er heute besonders für die lokalen Logistikunternehmen eine Kernaufgabe.“
Uwe Samulewicz, ehemaliger Vorstandsvorsitzender der Sparkasse Dortmund

Akademie für Digitalität und Theater

Theaterschaffende aus ganz Deutschland im Umgang mit digitalen Medien aus- und fortzubilden – das der Grundgedanke, der mit der Akademie für Digitalität und Theater als Ableger des Dortmunder Schauspiels verfolgt wird. Angesiedelt in einem Neubau an der Speicherstraße 19, soll die Kunstproduktion mit digitalen Technologien sowie der Bereich der digitalen Forschung gefördert werden. Gefördert von der Stadt Dortmund, dem Land NRW und der Kulturstiftung des Bundes, wird das Dortmunder Schauspiel das erste Stadttheater mit einer eigenen Sparte mit dem Schwerpunkt Digitalität.



Visualisierung: bloomimages

„Leuchtturm“ am Anleger

Am Anleger der Santa Monika entsteht ein sechsgeschossiger Neubau, dessen Fassade nachts beleuchtet wird. Das Gebäude bietet rund 30.000 Quadratmeter flexible Büroflächen, die für Dienstleistungsunternehmen, Startups und Unternehmen aus den Bereichen „Neue Technologien“ zur Verfügung stehen. Im ersten Geschoss wird eine Gastronomie mit einer öffentlichen und barrierefreien Terrasse eingerichtet, die Besuchern und Flaneuren einen spannenden Ausblick auf das Hafeneareal ermöglicht und direkt an die Hafensperrmauer anschließt.



Visualisierung: H W R Architekten Gunnar Flamsjöell

Heimathafen Nordstadt

Nach langem Leerstand wird das alte Lagerhaus an der Speicherstraße 15 in ein integratives Beratungs- und Bildungshaus umgebaut. Es wird zu einer zentralen Anlaufstelle für Zugewanderte, Flüchtlinge und Menschen aus dem Stadtteil, die dort neben speziellen Förderangeboten (Sprach- und Integrationskurse, Beratung, Jobcoaching, Arbeitsvermittlung) offene Begegnungsräume und kulturelle Angebote wie etwa die Jugendmusikschule finden. Im Erdgeschoss wird eine Lerngastronomie eingerichtet. Alle Aktivitäten verfolgen gemeinnützige Zwecke und werden von gemeinwohlorientierten Trägern angeboten.



Gründercampus

Eine Ideenschmiede am Wasser – das ist der zentrale Gedanke für den „Gründungs- und Innovationscampus“ der Wirtschaftsförderung Dortmund, der mit Hilfe privater Investoren im Speichergebäude 10 bis 12 Einzug halten soll. Tüftler und junge, noch wenig kapitalstarke Firmen aus den Bereichen IT und Digitalität sollen in den Räumlichkeiten gezielte Angebote zum weiteren Aufbau ihrer Unternehmen finden. Gleichzeitig soll der „Gründer- und Innovationscampus“ auch von bereits bestehenden Unternehmen genutzt und im Sinne eines „Community-Managements“ den Austausch zwischen jungen und etablierten Unternehmen fördern.





„Vor dem Hintergrund der sich durch die Digitalisierung verändernden Prozesse ist der Dortmunder Hafen ein idealer Kooperationspartner für die Fachhochschule Dortmund“.
 Prof. Dr. Wilhelm Schwick,
 Rektor der FH Dortmund

Die Zukunft der Binnenschifffahrt

Welche Schiffstypen übernehmen in Zukunft den Hinterlandverkehr auf den Kanälen? Das Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme (DST) hat die Antwort: kleine, hybridelektrisch betriebene Binnenschiffe im Einmann-Betrieb.

Die Zukunft der Verkehre spielt eine immer größere Rolle. Um die Binnenschifffahrt als Verkehrsträger wieder mehr in den Vordergrund zu rücken, ist das DST-Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme in Duisburg angetreten. Ein vom Land NRW und der EU gefördertes Forschungsprojekt namens „DeConTrans“ soll die Chancen ausloten,



Klein und wendig sollen sie sein, die Binnenschiffe der Zukunft. Und mit hybridelektrischem Antrieb.

das westdeutsche Kanalnetz mit etwa 80 Häfen und Liegestellen besser an die Güterverkehre anzubinden. Im Mittelpunkt: wendige, hybridelektrisch betriebene Schiffe und vollautomatisierte Umschlageinheiten entlang der Strecken.

„Wir haben ein überlastetes Verkehrsnetz, aber ein weitgehend ungenutztes Kanal-

system“, so Projektleiter Cyril Alias. Lag der Güterumschlag 1994 in NRW noch bei 122,4 Mio. Tonnen (bundesweit 290,6), waren es 2018 lediglich 115,3 Mio. Tonnen (bundesweit 238,6). Die Zahl der Schiffe nahm bundesweit von etwa 6800 in 1969 auf etwa 2000 in 2017 ab. Um die Kanäle besser anzuschließen, schwebt den Wissenschaftlern vor, dass mit maximal 12 Containern beladene Schiffe im Einmann-Betrieb die Lieferung übernehmen. Man werde im Rahmen des Projekts einen Prototyp entwickeln und habe sich für kleine Schiffe entschieden, um mehr Orte im Hinterland beliefern und eine ökonomischere Auslastung erreichen zu können.

Vorstellbar sei, dass sie z.B. direkt von Antwerpen die Versorgung der Wirtschaft übernehmen oder aber, dass die Feinverteilung von den Rheinhäfen Wesel, Duisburg, Köln übernommen wird. „Uns geht es darum, das Binnenschiff als alltagstaugliches Transportmittel zu etablieren“, so Alias, „in drei Jahren wollen wir die technische Machbarkeit und die ökonomische Tragfähigkeit nachweisen.“ Binnenschiffe bräuchten 60 % weniger Energie als Lkw. Dabei geht es nie ums „Gegen“. Entwicklung tue allen Verkehrsträgern



Cyril Alias: Forschung für die Schifffahrt

gut, denn der Lkw müsse wohl weiterhin die letzten Meter bis zur Adresse übernehmen.

„Wenn Kosten und Leistung stimmen“, ist Alias sicher, „ist niemand mehr mit der Straße verheiratet.“ DST zweifelt nicht daran, den Spagat zu schaffen. Bei den Batterien denkt man nicht ans Aufladen unterwegs, sondern ans Austauschen. Entlang den Strecken könnte man schnell weitere automatisierte Lade- und -entladepunkte einrichten. Alias geht davon aus, dass in einigen Jahren Schiffe autonom fahren, auch wenn derzeit noch die rechtlichen Grundlagen fehlten. „Derzeit bewerben wir uns, eine Teststrecke zwischen der Schleuse Henrichenburg und dem Dortmunder Hafen einzurichten.“ Fest stehe, dass die Verkehre zunehmen. Eine Tatsache auch, dass Bürgerproteste oft den Ausbau des Straßen- bzw. Schienennetzes blockierten. Das sei beim Kanalnetz anders. Es könne mehr Verkehr aufnehmen, ohne die Lebensqualität der Menschen einzuschränken. ■

Anzeige

DOKOM21 Online Backup



Meine Sicherheit

Wir sichern Ihre Unternehmensdaten vollautomatisch:

- ✓ Daten standortunabhängig sichern und wiederherstellen
- ✓ regelmäßige, automatische Durchführung
- ✓ Minimierung von Fehlerquellen
- ✓ Datenverschlüsselung & Komprimierung
- ✓ Unternehmensdaten vor internen und externen Gefahren im DOKOM21 Rechenzentrum in Dortmund geschützt

t: 0231.930-94 02 · www.dokom21.de

Was liegt näher...
DOKOM21



**100%
EDG**