Uwe Büscher
Vorstand

Dortmunder Hafen AG
Postfach 10 19 33
44019 Dortmund

Büro
Speicherstraße 23
44147 Dortmund

Telefon
0231.98 39-681
Telefax
0231.98 39-698
E-Mail
buescher@dortmunder-hafen.de

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
17. WAHLPERIODE

STELLUNGNAHME
17/1756

A11, A18

Dortmunder Hafen AG Postfach 10 19 33, 44019 Dortmund

Herrn Präsidenten des Landtags NRW
André Kuper, MdL
Landtag Nordrhein-Westfalen
Platz des Landtags 1
40221 Düsseldorf

Dortmund Hafen 21

Datum
04.09.2019

Seite
1/5

Anhörung von Sachverständigen im Ausschuss für Verkehr des Landtags Nordrhein-Westfalen zum Antrag der Fraktion der CDU und der Fraktion der FDP „Binnenschifffahrt in Nordrhein-Westfalen stärken – Wasserwege leistungsfähig halten" (Drucksache 17/5366) sowie Antrag der SPD „Verschläft die Landesregierung die Instandhaltung des Kanalnetzes in NRW? Wann kommt endlich Akut-Akut-Hilfe für den maroden Wesel-Datteln-Kanal?" (Drucksache 17/5624)

Ihr Schreiben vom 07.06.2019, Geschäftszeichen I. A 1

Sehr geehrter Herr Präsident,

für die Möglichkeit, zu den o.g. Anträgen Stellung nehmen zu können, bedanke ich mich und mache als Vorstand der Dortmunder Hafen AG davon gerne wie folgt Gebrauch:

Wenn der Denkmalschutz bei der nordrhein-westfälischen Wasserstraßen-Infrastruktur schneller greift als die Instandsetzung, wenn ganze Kanalabschnitte gesperrt sind, während auf unseren Autobahnen stetig neue Staurekorde gemeldet werden, wenn Betriebe beim Disponieren von Gütern über die Wasserstraße immer unsicherer werden, während ein zukunftsweisender Verkehrsmix immer drängender wird, dann ist festzustellen, dass die o.g. Anträge zur rechten Zeit den Verkehrsausschuss des nordrhein-westfälischen Landtags beschäftigen.

Die Fakten liegen auf dem Tisch und werden in beiden Anträgen entsprechend thematisiert:

- NRW ist das Binnenschifffahrtsland Nr. 1: Wasserstraßen haben hierzulande einen Anteil von fast 30 Prozent am Güterverkehr – gegenüber 8 Prozent auf Bundesebene. Gleichzeitig ist nicht erkennbar, dass Nordrhein-Westfalen bei der Mittelverteilung des Bundes in angemessener Weise berücksichtigt wird.

- Der Transport von Gütern über die Wasserstraße stellt im Verkehrsmittelvergleich die effizienteste und umweltfreundlichste Form dar. So realisiert das Binnenschiff beim CO_2-Ausstoß bessere Werte als LKW und übertrifft hinsichtlich der Lärmemissionen zusätzlich die

WWW.DORTMUNDER-HAFEN.DE
VORSTAND

Vorstand
Uwe Büscher
Aufsichtsratsvorsitzender
Dirk Goosmann
Sitz der Gesellschaft
Dortmund
Handelsregister
Amtsgericht Dortmund
HRB 2363

DORTMUNDER HAFEN AG I VORSTAND I WWW.DORTMUNDER-HAFEN.DE

Bahn. Auf ein plastisches Beispiel gebracht, verbraucht ein Binnenschiff laut Angaben des Umweltbundesamtes auf die Transportfahrt eines 40-Tonnen-Sattelzuges bezogen, weniger als die Hälfte an Energie.

- Sowohl die Schleusen als auch die querenden Brückenbauwerke und Düker sind in NRW in einem desolaten Zustand, was in besonderer Weise auf den Wesel-Datteln-Kanal wie auch den nordrhein-westfälischen Teil des Dortmund-Ems-Kanals zutrifft. Wenn der *Dortmund*-Ems-Kanal abweichend von seiner Namensgebung und aufgrund der reparaturanfälligen Schleuse Henrichenburg nicht mehr bis Dortmund, sondern nur noch bis Waltrop für Schiffe befahrbar ist oder der Chemiepark Marl als einer der größten Industrieparks Deutschlands mit rund 10.000 Beschäftigten in seiner Leistungsfähigkeit eingeschränkt wird, erscheint es gerechtfertigt, von einem Pflegenotstand im nordrhein-westfälischen Kanalnetz zu sprechen und den Landtag NRW im Interesse aller nordrhein-westfälischen Häfen sowie der Logistikbranche in unserem Bundesland um Unterstützung zu bitten.

Im vergangenen Sommer hat die Öffentlichkeit aufgrund der niedrigen Wasserstände auf dem Rhein gesehen, was passieren kann, wenn die Frachtschifffahrt nicht in gewohnter Weise liefern und leisten kann. Kein anderer Verkehrsträger war in der Lage, die freiwerdenden Mengen kurzfristig aufzufangen oder zu kompensieren. Steigende Spritpreise waren nur eine von zahlreichen Auswirkungen. Laut einer Stellungnahme des BDI e.V. waren 2018 aufgrund des Niedrigwassers die Mehrheit der Industrieunternehmen aus den Branchen Chemie, Stahl, Papier, Metalle, Baustoffe sowie Agrar- und Mineralölprodukte stark bis sehr stark vom Niedrigwasser betroffen. Rund ein Drittel der Unternehmen musste nach Einschätzung des BDI e.V. zumindest teilweise die Produktion reduzieren und jedes dritte betroffene Unternehmen musste über 50 Prozent höhere Transportkosten schultern.

Der Schiffsgüterverkehr entlastet die Straßen und sichert den Bürgerinnen und Bürgern im Alltag die gewohnte Mobilität. Umso unverständlicher ist es, dass die Wasserstraßen bei den Investitionen des Bundes nicht stärker berücksichtigt werden. Damit das System Wasserstraße wieder leistungsfähig wird, brauchen wir bei den Wasserstraßen- und Schifffahrtsämtern des Bundes in Nordrhein-Westfalen erheblich mehr Fachleute mit angemessenen Budgets. Es gilt, akute Probleme zu beseitigen, veraltete Anlagen funktionsfähig zu halten sowie mit Planung, Bau und Inbetriebnahme von kapazitätsfördernden Maßnahmen wie etwa einer zusätzlichen Schleuse in Henrichenburg zu beginnen.

Bei den vorangestellten Informationen handelt es sich nicht um Geheimwissen. Die geschilderte Situation entspringt keinem Erkenntnisdefizit, sondern einem Umsetzungsdefizit. Aufgrund der Zuständigkeit des Bundes für die Wasserstraßen ist dieses Umsetzungsdefizit klar auf Seiten des Bundesverkehrsministeriums zu verorten. „Wir machen Schifffahrt möglich", lautet

WWW.DORTMUNDER-HAFEN.DE I VORSTAND I DORTMUNDER HAFEN AG

der Slogan der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes. Wenn ganze Kanalabschnitte zu großen nordrhein-westfälischen Städten über Monate hinweg nicht oder eingeschränkt befahrbar sind oder regelmäßig lange Wartezeiten vor nordrhein-westfälischen Schleusen entstehen, da aufgrund defekter Nischenpoller sog. Festmacher, die man sonst nur aus Seehäfen kennt, händisch die Schiffe beim Schleusen sichern, greift dieser Slogan zu häufig ins Leere.

Mahnen nordrhein-westfälische Häfen die Situation beim Bundesverkehrsministerium an, wird regelmäßig argumentiert, dass sich bestimmte Investitionen aufgrund eines abnehmenden Schiffsverkehrs nicht rechtfertigen lassen. Ursache und Wirkung werden dabei auf den Kopf gestellt und fahrlässig Unternehmensexistenzen, Arbeitsplätze und nicht zuletzt auch Klimaziele preisgegeben. Erst ein zügiger und zeitgemäßer Ausbau der nordrhein-westfälischen Wasserstraßen wird zu mehr logistischer Planungssicherheit, einer endlich wieder steigenden Attraktivität der Wasserstraßen und einer zunehmenden Auslastung führen. Zur dringend gebotenen Modernisierung gehört nicht zuletzt die Anhebung der Brücken, um Containertransporte über die nordrhein-westfälischen Kanäle zu ermöglichen bzw. attraktiver zu machen. Jeder Container, der im Zuge der Ausweitung der containerisierten Warenströme zusätzlich über die Straße transportiert werden muss, führt zu einem zunehmenden Verschleiß der Landinfrastruktur und behindert die Ausgestaltung eines zukunftsweisenden Verkehrsmix.

Statt eines die Misere verstärkenden Aussitzens sind wegweisende Investitionen gefragt. „Ich bin angesichts der Klimadebatte überzeugt, dass das Zeitalter des Binnenschiffs noch kommt", sagte ein ranghoher Vertreter des Bundesverkehrsministeriums auf der Regionalkonferenz „Wasserstraßen im Ruhrgebiet" am 28. Mai in Duisburg. Das Bundesverkehrsministerium hat es durch entsprechende Investitionen in der Hand, diese Vision in die Realität zu überführen.

Doch auch der nordrhein-westfälische Landtag kann seinen Beitrag leisten, um die Wasserwege in NRW leistungsfähig zu halten und die heimische Binnenschifffahrt zu stärken, sei es im Brennpunkt Wesel-Datteln-Kanal oder auf dem vom Niedrigwasser bedrohten Rhein.

Folgende Ansatzpunkte möchte ich anführen, um die Landesregierung zum Treiber positiver Veränderungen werden zu lassen:

1. Konkrete Unterstützung der nordrhein-westfälischen Binnenhäfen

Binnenhäfen entwickeln und betreiben in Nordrhein-Westfalen leistungsfähige Logistikinfrastruktur. Das Angebot der Häfen reicht von der Bereitstellung hochwertiger Flächen und Immobilien über den Betrieb von Umschlaganlagen bis zur Organisation effizienter Logistikketten. Als Standorte für Industrie-, Handels- und Dienstleistungsunternehmen sorgen sie für direkte und indirekte Beschäftigungsimpulse und leisten Beiträge zur Wirtschaftsentwicklung und dem nachhaltigen Güterverkehr in NRW. Jährlich werden in den Häfen Nordrhein-Westfalens rund 25 Mio. Tonnen an Gütern

DORTMUNDER HAFEN AG | VORSTAND | WWW.DORTMUNDER-HAFEN.DE

umgeschlagen. Unter den Restriktionen der maroden Bundeswasserstraßen-Infrastruktur des Bundes haben die nordrhein-westfälischen Häfen unmittelbar zu leiden.

Die Landesregierung kann die nordrhein-westfälischen Binnenhäfen durch folgende Aktivitäten unterstützen:

- Zügige Umsetzung des geplanten nordrhein-westfälischen Landeshafengesetzes als planerische Absicherung der Häfen auf Länderebene
- Entwicklung von Unterstützungsangeboten für die Infrastruktur der Hafenstandorte, etwa zur Förderung von Anlagen für den kombinierten Verkehr
- Auflage eines Nothilfefonds für Hafenunternehmen, die durch Schleusensperrung oder andere Widrigkeiten der Bundesinfrastruktur von der Bundeswasserstraße abgeschnitten werden
- Ergebnisoffene Diskussion von Staustufen auf dem Rhein sowie der bis in die Häfen hineinreichenden Rhein-Vertiefung.

2. Stärkere Einflussnahme auf die Verkehrspolitik des Bundes

Die Wasserstraßen in NRW umfassen 1058 Kilometer (Rhein und Kanäle) und zählen zu den wirtschaftlichen Lebensadern Nordrhein-Westfalens. Ihr planungssicheres Funktionieren sichert Arbeitsplätze und Steuereinnahmen. Die Modernisierung der Wasserstraßen ist eine zielführende Vorbereitung auf die von China geplante, bis nach NRW führende Handelsroute „Neue Seidenstraße", für die die Durchgängigkeit des Wasserstraßensystems gewährleistet sein muss. Im Bundesverkehrswegeplan 2030 machen geplante Investitionen in die Wasserstraße gerade einmal 9 Prozent des Gesamtvolumens gegenüber 49 Prozent für die Straße und 42 Prozent für die Schiene aus.

Vor dem Hintergrund des dargelegten Sanierungsstaus sollte die Landesregierung ihre Einflussnahme auf den Bund in folgenden Feldern verstärken:

- Einforderung einer beschleunigten Umsetzung des Bundesverkehrswegeplans 2030 und der dort vorgesehenen Wasserstraßenprojekte, des Masterplans Binnenschifffahrt sowie des Aktionsplans „Niedrigwasser Rhein", um die Konzepte vom Papier endlich in die Umsetzung zu bekommen
- Aufnahme von Verhandlungen über höher zu priorisierenden Einstufungen von Infrastrukturmaßnahmen an nordrhein-westfälischen Flüssen und Kanälen
- Einforderung zur Herstellung eines flächendeckenden 5G-Mobilfunknetzes an den Wasserstraßen, um digitale Innovationsprozesse in der Logistik voranzubringen
- Verhandlungen mit dem Bund über die Gewährleistung von Dienstleistungsverträgen zwischen den Betreibern von Häfen und der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes („Service-Level-Agreements") mit Anforderungen bezüglich der Leistungsqualität (Erreichbarkeit, Reaktionszeiten, Meldefristen) und entsprechenden Kompensationsleistungen bei Abweichungen
- Einforderung von Brückenanhebungen, um Transporte von Containern über die Wasserstraße attraktiver zu machen und insbesondere die Kanäle stärker auszulasten.

WWW.DORTMUNDER-HAFEN.DE I VORSTAND I DORTMUNDER HAFEN AG

In der Bilanz meiner Stellungnahme möchte ich festhalten, dass dem Land Nordrhein-Westfalen durch den Innovations- und Sanierungsstau auf den hiesigen Bundeswasserstraßen täglich ein beachtlicher ökonomischer und ökologischer Schaden entsteht. Zum Wiederaufbau der Infrastruktur braucht es eine konzertierte Aktion, bei der das Land angesichts des Ernstes der Lage durch Vorfinanzierungen oder abgeordnete Ingenieure wo immer es möglich ist, in Vorleistung treten sollte. Rechtzeitig die aufgezeigten Instrumente zu nutzen, um die Wasserwege in NRW zu fördern, bietet der Landesregierung die Chance, in einem Atemzug richtungsweisende Umwelt-, Verkehrs- und Arbeitsmarktpolitik zu betreiben.

Mit freundlichen Grüßen

Uwe Büscher
Vorstand