



BDB e.V. · Dammstraße 26 · D-47119 Duisburg

Landtag Nordrhein-Westfalen  
Herrn André Kuper  
Platz des Landtags 1  
40221 Düsseldorf

LANDTAG  
NORDRHEIN-WESTFALEN  
17. WAHLPERIODE

**STELLUNGNAHME  
17/2913**

A11, A18

Dammstraße 26  
D-47119 Duisburg-Ruhrort  
Telefon: (02 03) 8 00 06- 49  
Telefax: (02 03) 8 00 06- 65  
Internet: www.binnenschiff.de  
E-Mail: BDB-Spieß@binnenschiff.de

FS/MB

13. August 2020

## **Stellungnahme des BDB zum Bau einer zweiten Schleuse Henrichenburg**

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken uns für die Möglichkeit, im Vorfeld der Anhörung am 2. September 2020 in Düsseldorf, zu dem dort behandelten Antrag (Drucksache 17/8782) Stellung nehmen zu dürfen.

### **Ausgangslage und Handlungsbedarf:**

Im östlichen Ruhrgebiet ist der Dortmunder Hafen, der über Wasser, Schiene und Straße als multimodaler Hafen an das europäische Verkehrssystem angebunden ist, der wichtigste logistische Standort, der nicht nur für das Ruhrgebiet, sondern auch für Westfalen und das Sauerland enorme Bedeutung hat. Jährlich werden hier rund 3 Mio. Gütertonnen wasserseitig umgeschlagen. Rund 5.000 Arbeitsplätze hängen direkt oder indirekt am Hafen, an dem sich rund 160 Unternehmen angesiedelt haben. Die Binnenschiffahrt erreicht den Hafen über den Dortmund-Ems-Kanal durch die Schleuse Henrichenburg, die mit ihrer Kammer mit 190 m Nutzlänge den einzigen Zugang über das Wasser zum Hafen darstellt.

Die Schleuse Henrichenburg erwies sich in den vergangenen Jahren leider als äußerst stör anfällig. So gab es massive Betriebseinschränkungen, zuletzt im Jahr 2019 mit einer 1,5-monatigen Vollsperrung im Sommer und einem ebenfalls 1,5-monatigen Notbetrieb im Sommer und Herbst. Im Jahr 2020 war zwischen dem 15.08. und 28.09.2020 erneut eine langwierige Vollsperrung aufgrund von Grundinstandsetzungsarbeiten an dem Bauwerk angekündigt, die nun bedingt durch die Coronavirus-Pandemie in das Jahr 2021 verschoben wird. Für die Binnenschiffahrt bedeuten diese Situationen jedes Mal einen hohen wirtschaftlichen Schaden und eine massiv eingeschränkte Plan- und Durchführbarkeit von Transporten. Der Hafen Dortmund ist damit regelmäßig für mehrere Wochen oder gar Monate komplett von der wasserseitigen Versorgung abgeschnitten. Neben wirtschaftlichen hat dies auch zunehmend ökologische Folgen, da während der Sperrzeiten eine Verlagerung von Gütern auf das ohnehin schon chronisch überlastete Straßennetz im Ruhrgebiet erfolgt – mit der Gefahr, dass die im Zuge der Verlagerung abgewanderten Güter langfristig nicht mehr auf die Wasserstraße zurückkehren. Dadurch wird die von der Bundesregierung gewollte und im „Masterplan Binnenschiffahrt“ artikulierte Güterverlagerung auf die umweltfreundliche Binnenschiffahrt konterkariert. Hier besteht demnach massiver Handlungsbedarf.

Bankverbindung:  
Bank für Schifffahrt  
Filiale der Ostfriesischen Volksbank eG  
IBAN: DE 19 2859 0075 3342 2001 00  
BIC: GENODEF1LER

## **Zu dem Antrag im Einzelnen:**

### Störanfälligkeit der Schleuse sorgt für große Probleme:

Die Antragsteller fordern die Landesregierung auf, gegenüber dem BMVI darauf hinzuwirken, die Arbeiten an der Schleuse Henrichenburg komprimiert und zeitnah durchzuführen und zu gewährleisten, dass der DEK zuverlässig bis Dortmund befahrbar bleibt. Diese Initiative begrüßen wir ausdrücklich, geben aber zu bedenken, dass die Schleuse Henrichenburg bereits seit Jahren sehr störanfällig ist und es erheblicher Anstrengungen bedarf, die Zuverlässigkeit des Wasserbauwerks künftig zu verbessern. Wichtig ist es, alle Akteure (Reedereien, Hafen und Verloader) in den Prozess zur Festlegung eines geeigneten Sperrzeitraums für notwendige Arbeiten an der Schleuse einzubinden, um die Beeinträchtigungen der Binnenschifffahrt auf das geringst mögliche Maß zu reduzieren. Es sollten alle Möglichkeiten ausgeschöpft werden, die Schleuse in der nächsten Sperrperiode dergestalt zu sanieren, dass auf absehbare Zeit keine weiteren Sperrungen notwendig sind.

Trotzdem kann dauerhaft nur der Bau einer zweiten Schleusenkammer in Henrichenburg für eine wirkliche Entlastung und Verbesserung der Situation sorgen. Wir begrüßen daher ausdrücklich, dass die SPD-Fraktion im Landtag diesen Punkt in ihrem Antrag aufgreift und die Landesregierung dazu auffordert, sich beim Bundesverkehrsminister für den Bau einer zweiten Kammer einzusetzen. Der Ausbau der Südstrecke des DEK läuft bereits und wird in den nächsten Jahren weiter vorangetrieben. Es ist nur folgerichtig, auch Schleusenbauwerke in diesem Fahrtgebiet an die Erfordernisse und das Verkehrsaufkommen anzupassen und zukunftssicher auszugestalten. Die Realisierung einer zweiten Schleuse ermöglicht es, dass der Dortmunder Hafen auch bei Sanierungsarbeiten an einer Kammer weiter zuverlässig erreicht werden kann und erhöht die Planungssicherheit für alle Beteiligten an der Lieferkette.

Die Folgen, die durch eine Vollsperrung der bisher vorhandenen Kammer entstehen, sind dramatisch: Nach Informationen eines großen Anrainerunternehmens brach der Umschlag während des Sperrzeitraums 2019 um rund 75.000 t ein, was einem Minus von knapp 20 % des Gesamtumschlags dieses Unternehmens entspricht. Darüber hinaus mussten zahlreiche Mitarbeiter in Kurzarbeit geschickt werden. Allein durch die Betroffenheit dieses Anrainers im Zuge der o.g. Vollsperrung mussten rund 3.750 Transporte (ein modernes Binnenschiff ersetzt bis zu 150 Lkw) mit dem Lkw durchgeführt werden – eine immense zusätzliche und vermeidbare Belastung für die Straßeninfrastruktur und die Umwelt.

### Schleusenneubau erschließt große Potenziale:

Durch den Bau einer neuen zweiten Schleuse Henrichenburg können außerdem die großen Entwicklungspotenziale, die der Hafen Dortmund aufweist, künftig ausgeschöpft werden. Auch wenn die von der Binnenschifffahrt transportierten Kohlemengen durch den beschlossenen Ausstieg aus der Kohle als Energieträger mittel- und langfristig rückläufig sind, werden andere Güter stattdessen vermehrt den Weg auf die Wasserstraßen finden. So ist Binnenschifffahrt z.B. der ideale Partner, um die im Rahmen der immer weiter zunehmenden Bautätigkeiten, z.B. im infrastrukturellen Bereich, anfallenden Abraumengen (Bauschutt, Abfallprodukte) zu transportieren. Das westdeutsche Kanalgebiet mit seiner strategisch günstigen Anbindung an den Rhein und die niederländischen Gewässer kann dabei eine zentrale Rolle spielen, da die abgetragenen Materialien in der Regel in Verbrennungsanlagen in die Niederlande verbracht werden. Da diese Stoffe vielfach sicherheitssensibel sind, eignet sich das Binnenschiff mit seinen hohen Sicherheitsstandards deutlich besser für den Abtransport als der Lkw, der die Gefahrstoffe über verkehrsreiche Straßen an den Zielort bringen müsste.

Es ist erklärtes Ziel im „Masterplan Binnenschifffahrt“ des BMVI, künftig mehr Schwergüter und Projektladungen auf die Wasserwege zu verlagern. Kein anderer Verkehrsträger eignet sich so gut zum Transport solcher besonders schweren und sperrigen Ladungen wie die Wasserstraße. Im Gegensatz zur Straße müssen keine aufwendigen Vorbereitungen für den Transport getroffen werden (z.B. Abbau von Ampeln, Schildern etc., Einholen von Sondergenehmigungen) und ein Binnenschiff besitzt darüber hinaus den nötigen Ladungsraum, um große und schwere Güter zu befördern. Wir sehen die Chance, dass sich der Hafen Dortmund mit seiner zentralen Lage im östlichen Ruhrgebiet und der hervorragenden Anbindung an Rhein, Nordsee und die ostdeutschen Wasserstraßen als wichtige Plattform für solche Transporte etablieren könnte.

Außerdem hat der Containerverkehr auf den Wasserstraßen in den vergangenen zwei Jahrzehnten stetig zugenommen. Heute werden daher rund drei Mal so viele Güter in Containern auf Binnenschiffen transportiert als noch Ende der 1990er Jahre. Durch die Nähe zur Rheinschiene und die Anbindung an den Mittellandkanal Richtung Osten kann auch das westdeutsche Kanalgebiet und auch speziell der Dortmunder Hafen künftig noch eine wichtigere Funktion bei der Abwicklung von Containertransporten einnehmen. Zwar gibt es derzeit noch limitierende Brückenhöhen in den Kanälen, die einen wirtschaftlichen Transport mit Containern erschweren. Im Bundesverkehrswegeplan 2030 ist allerdings verankert, dass Brücken, sobald diese ersetzt werden müssen, angehoben werden. Somit ist es volkswirtschaftlich sinnvoll und weitsichtig, die gesamte Infrastruktur im Kanalnetz für stärkeren Containerverkehr auf Binnenschiffen zu ertüchtigen.

- Wir bitten um nähere Auskunft darüber, wie der Einsatz der Landesregierung beim Bund konkret aussehen soll. Immerhin geht es hier um ein Vorhaben, das nicht im Bundesverkehrswegeplan oder dem Wasserstraßenausbaugesetz niedergelegt ist. Daher erkundigen wir uns, wie die nötigen Haushaltsmittel für den Bau einer Schleuse in Henrichenburg beim Bund akquiriert werden sollen, mit welchen Kosten gerechnet wird und in welchem zeitlichen Horizont die Maßnahme umgesetzt werden soll.

#### Konzentration des WSV-Personals auf NRW-Projekte:

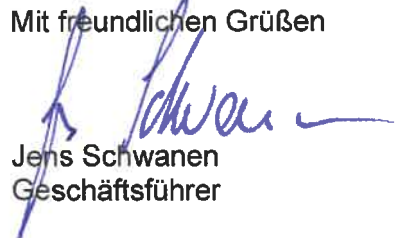
Wir unterstützen außerdem die Forderung der Antragsteller, die Landesregierung solle beim Bund darauf hinwirken, dass die Personalressourcen der WSV in NRW ausschließlich für Wasserstraßenprojekte in NRW zum Einsatz kommen sollen. Dies entspricht der Ankündigung des Bundesverkehrsministeriums im Rahmen der „Regionalkonferenz Ruhrgebiet“ im Jahr 2019 in Duisburg, mehr Personal der Bundeswasserstraßenverwaltung gezielt in NRW einzusetzen und ist mit Blick auf die Bedeutung der Wasserstraßen für die Region nur folgerichtig: Das Land NRW ist besonders abhängig von der Leistung der Binnenschifffahrt, die hier mit ca. 30 % einen besonders hohen Anteil am Modal Split aufweist. Der Verkehrsträger trägt in NRW signifikant zur Versorgung zahlreicher großer und rohstoffintensiver Industriestandorte bei. Das westdeutsche Kanalgebiet mit seinen umschlagstarken Kanalhäfen ist dabei, nach dem Rhein, das Wasserstraßengebiet mit dem höchsten Tonnageaufkommen. Daher muss durch Vorhaltung von genügend Personal sichergestellt werden, dass sich weder Aus- und Neubauprojekte noch dringende Sanierungsarbeiten zum Erhalt der Infrastruktur, durch personelle Unterbesetzung (z.B. durch einen Mangel an Planern) verzögern.

- Wir erbitten Auskunft darüber, ob das in NRW eingesetzte Personal der WSV bereits in ausreichender Anzahl vorhanden ist, um die im Land anfallenden Projekte und Sanierungsarbeiten – konzentriert auf NRW – durchführen zu können, oder ob hier in den kommenden Jahren ein Stellenzuwachs notwendig ist (möglichst mit Zahlen unterlegt). Außerdem bitten wir um Angaben dazu, inwiefern und in welcher Größenordnung Personal der WSV in NRW für Projekte außerhalb des Landes eingesetzt ist oder eingesetzt werden soll.

**Fazit:**

Der BDB begrüßt ausdrücklich die Initiative der Antragsteller. Durch Umsetzung der skizzierten Maßnahmen würde der von Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer anlässlich der Präsentation des Masterplans Binnenschifffahrt ausgegebenen Devise „Schiff statt Stau – H<sub>2</sub>O statt CO<sub>2</sub>“ Rechnung getragen. Wir bitten Sie jedoch, die aufgeworfenen Fragen zu der konkreten Ausgestaltung der Initiative zu beantworten.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Jens Schwanen', with a long horizontal flourish extending to the right.

Jens Schwanen  
Geschäftsführer