

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

**Anhörung von Sachverständigen im Ausschuss für Verkehr des Landtags Nordrhein-Westfalen zum Antrag der SPD „Der Dortmunder Hafen braucht eine nachhaltige Zukunftsperspektive! – Die Landesregierung muss den Bau einer zweiten Schleuse gegenüber dem Bundesverkehrsminister mit Nachdruck einfordern“ (Drucksache 17/8782)**

Datum  
24.08.2020

**Ihr Schreiben vom 22.06.2020, Geschäftszeichen I. A 1**

Seite  
1/5

Sehr geehrter Herr Präsident,

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

Der Dortmund-Ems-Kanal ist das Mittelstück im Netz der Wasserstraßen zwischen Rhein und Elbe. Er verbindet den größten Kanalhafen Europas - Dortmund - mit Emdens Seehafen an der Nordsee. Zuständig für die Infrastruktur sind die Wasser- und Schifffahrtsämter des Bundes. So oder ähnlich wird in Schulbüchern der Dortmund-Ems-Kanal beschrieben. Korrekt müsste es lauten: Weitgehend unbemerkt von der Öffentlichkeit wird der Dortmund-Ems-Kanal sukzessive zum Waltrop-Ems-Kanal verkürzt und der größte Kanalhafen Europas durch unterlassene Gegenmaßnahmen des Bundesverkehrsministeriums regelmäßig von der Bundeswasserstraße abgeschnitten.

### **Die Störanfälligkeit der Schleuse Henrichenburg und die Konsequenzen**

Folgende Zahlen können dies illustrieren: In 2018 war der Dortmunder Hafen als trimodaler Universalhafen mit 161 Unternehmen und über 5.000 Beschäftigten wegen Wartungs- und Reparaturarbeiten an 29 Tagen nicht oder nur eingeschränkt erreichbar. In 2019 galt dies für 65 Tage. Für das kommende Jahr ist bereits eine 42-tägige Vollsperrung der reparaturanfälligen Schleuse Henrichenburg in Waltrop avisiert. Diese ist bekanntlich der Flaschenhals auf dem Weg nach Dortmund und kann von Schiffen nicht umfahren werden. Den traurigen Rekord stellt das Jahr 2013 dar. Hier waren 109 Tage mit Störungen im Schleusenbetrieb zu verzeichnen. Den Dortmunder Hafen in Abhängigkeit von einer einzelnen, derart störanfälligen Schleuse zu halten, kann durchaus als staatlicher Eingriff in den Markt in Form einer negativen Wettbewerbsverzerrung betrachtet werden.

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

Was folgt aus teilweise kurzfristigen Vollsperrungen, Notbetrieben und eingeschränkten Schleusungszeiten? Die Konsequenzen sind wirtschaftliche Schäden für zahlreiche Hafenebetriebe, Gefährdungen von Arbeitsplätzen, ein Reputationsverlust der Logistikkreislauf Dortmund Hafen und des Wirtschaftsstandorts Dortmund sowie ein Vertrauensverlust für den Verkehrsträger Binnenschiff. Hinzu kommt eine Verlagerung des Transportvolumens auf den LKW samt der damit verbundenen CO<sub>2</sub>-Emissionen sowie zusätzlichen Engpässen auf nordrhein-westfälischen Straßen und Autobahnen. Eine zweite Schleuse als Sicherheitsredundanz, wie es sie zwischen 1914 und 2005 in Waltrop gegeben hat, hätte dies wirksam verhindert. Stattdessen ist die baufällige Schleuse zum vielzitierten Symbol für den Pflegenotstand im nordrhein-westfälischen Kanalnetz geworden, die inzwischen sogar Kabarettisten inspiriert.

### **Eine zweite Schleusenkammer für freie Fahrt auf Straße und Wasserstraße**

Die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, die sich den Slogan „Wir machen Schifffahrt möglich“ auf die Fahnen geschrieben hat, sieht sich offenbar weder als Teil des Problems, noch als Teil der Lösung, sondern zieht sich auf eine Beobachterrolle zurück. Bei Anfragen lässt die Generaldirektion Wasserstraßen- und Schifffahrt zum Thema zusätzliche Schleusenkammer wissen, dass die erforderlichen Investitions- und Unterhaltungskosten „wahrscheinlich größer sind als der daraus geschaffene Nutzen“<sup>1</sup> und rekurriert auf den Schiffsgüterumschlag im Dortmunder Hafen, der 2019 bei rund 2,1 Mio. Tonnen lag.

Im Kontrast dazu setzt das Bundesverkehrsministerium im 2019 veröffentlichten „Masterplan Binnenschifffahrt“ auf eine insgesamt wachsende Verkehrsleistung sowie eine positive Entwicklung der deutschen Binnenschifffahrt am Modal Split. Ausgerufen wird das Ziel, den Anteil des Binnenschiffsverkehrs am Güterverkehr auf 12 Prozent zu erhöhen. Aktuell liegt dieser Anteil bei 7,3 Prozent. Wer die Vision einer Verdoppelung der Transporte über die Wasserstraße wahr machen will, muss aktiv handeln und kommt nicht umhin, zeitnah in moderne und zuverlässige Infrastrukturen zu investieren.

Hierzu im Ruhrgebiet anzusetzen, macht auch vor dem Hintergrund der erdrückenden Stausituation Sinn. So ergab die ADAC-Staubilanz 2019, dass zu den bundesweiten Top-10-Abschnitten mit den meisten Staukilometern je Autobahnkilometern alleine sieben aus NRW zu finden sind. An der Spitze steht dabei die A 40 zwischen Essen und Dortmund. Hier wurden 2019 insgesamt 15.940 Stauereignisse ermittelt. Die A 40 gilt dem ADAC zufolge als „längster Parkplatz des Ruhrgebiets“.<sup>2</sup>

Ein kanalgängiges Binnenschiff ersetzt durchschnittlich 50 LKW. Der Transport von Gütern über die Wasserstraße stellt im

---

<sup>1</sup> Schreiben der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt vom 25.04.2019 an den Bundesverband öffentlicher Binnenhäfen

<sup>2</sup> ADAC: Staubilanz 2019, NRW ist Stauland Nr. 1: [www.adac.de/der-adac/regionalclubs/nrw/staubilanz-nrw/](http://www.adac.de/der-adac/regionalclubs/nrw/staubilanz-nrw/) (abgerufen am 19.08.2020, 13:40 Uhr)

Verkehrsträgervergleich die effizienteste und umweltfreundlichste Form dar. So realisiert das Binnenschiff beim CO<sub>2</sub>-Ausstoß bessere Werte als der LKW und übertrifft hinsichtlich der Lärmemissionen zusätzlich die Bahn. Der Dortmunder Hafen steht als bedeutender Knotenpunkt im Verkehrsnetz kurzfristig bereit, jährlich bis zu 10 Millionen Tonnen an Gütern umzuschlagen und die Straßen und Autobahnen des Ruhrgebiets um zehntausende LKW-Fahrten zu entlasten und damit in hohem Maß auf die Klimaziele der Bundesregierung einzuzahlen. Was es hierzu braucht, sind verlässliche und kapazitätsfördernde Infrastrukturen sowie vertrauensstiftende Sicherheitsredundanzen wie eine zusätzliche Schleusenammer in Henrichenburg, die an 365 Tagen im Jahr die Erreichbarkeit des Dortmunder Hafens gewährleisten muss.

### **Die volkswirtschaftliche Relevanz von Hafen und Schleuse**

Zu dem Ergebnis, dass die Schleuse Henrichenburg um eine zusätzliche Schleusenammer erweitert werden muss, kommt in einer aktuellen betriebs- und volkswirtschaftlichen Betrachtung auch das Fraunhofer Institut für Materialfluss und Logistik: „Durch die fehlende Redundanz bei Ausfallzeiten, die durch den Bau einer zweiten Schleusenammer hergestellt werden könnte, ergeben sich für verladende Unternehmen wesentliche Planungsunsicherheiten im Bereich der Logistik. Diese Unsicherheiten können die angestrebte Transportverlagerung auf die Wasserstraße für die Unternehmen nicht nur erschweren, sondern sogar verhindern und zu Rückverlagerung auf andere Verkehrsträger mit Nachteilen für Wirtschaftlichkeit und Zuverlässigkeit führen. Bei der Beurteilung von Infrastrukturinvestitionen ist neben unmittelbaren betriebswirtschaftlichen Auswirkungen auch die Tragweite aus volkswirtschaftlicher Perspektive und im Hinblick auf die mittel- und langfristig (unerwünschten) ökologischen Wirkungen zu beachten.“<sup>3</sup> Den Blick für die Relevanz der zuverlässigen Anbindung des Dortmunder Hafens schärft darüber hinaus eine vom Bundesverkehrsministerium in Auftrag gegebene Studie zur Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit der Binnenhäfen aus dem Jahr 2013. Betrachtet wurden dabei neben dem Umschlagsvolumen auch die geografische Lage, die Leistungsfähigkeit, die allgemeinen Verkehrsanbindungen und das logistische Angebot. Untersucht wurden die 30 wichtigsten deutschen Binnenhäfen. Bundesweit wurden für die leistungsfähigste Klassifizierung nur sieben Binnenhäfen identifiziert. Einer davon ist der Dortmunder Hafen, dessen logistisches Potenzial damit internationalen Anforderungen genügt.<sup>4</sup>

Logistische Potenziale liegen im Dortmunder Hafen aktuell nicht nur in einem weiteren Wachstum des Containerumschlags und einem Zuwachs im Bereich von Baustoffen. Der Hafen ist auch offen für die Herstellung und Distribution von Wasserstoff samt entsprechender Transportaktivitäten. Das Projekt „CleanPort“ des Dortmunder Technologiezentrums legt hier

<sup>3</sup> Prof. Dr. Uwe Clausen: Warum die Dortmunder Wirtschaft eine zweite Schleuse braucht: [www.dortmunder-hafen.de/presse/mitteilungen/2020/gastbeitrag-von-prof-uwe-clausen/](http://www.dortmunder-hafen.de/presse/mitteilungen/2020/gastbeitrag-von-prof-uwe-clausen/) (abgerufen am 21.08.2020, 11:45 Uhr)

<sup>4</sup> Planco Consulting GmbH (2013): Gutachten zur Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit der Binnenhäfen (Endbericht) für das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Zeugnis davon ab, wie sich der Dortmunder Hafen immer wieder an den Strukturwandel anpasst und hierzu „Chips“ und „Ships“ zueinander führt.

### **Die Gestaltungschancen des nordrhein-westfälischen Landtags**

Zwar liegen die Bundeswasserstraßen und ihre in die Jahre gekommene Infrastruktur nicht in direkter Zuständigkeit des Landes Nordrhein-Westfalen, doch auch der nordrhein-westfälische Landtag kann seinen Beitrag leisten, um die Wasserwege in NRW leistungsfähig zu halten und die Weichen für einen zukunftsfähigen Verkehrsmix zu stellen.

Vor dem Hintergrund des aufzeigten Sanierungsstaus im Kanalnetz, erscheint es geboten, die Einflussnahme auf den Bund in folgenden Feldern zu verstärken:

- Aufnahme von Verhandlungen über höher zu priorisierenden Einstufungen von systemrelevanten Infrastrukturmaßnahmen an nordrhein-westfälischen Flüssen und Kanälen wie der Ergänzung einer zweiten Schleusenkammer bei der Schleuse Henrichenburg
- Einforderung einer beschleunigten Umsetzung des Bundesverkehrswegeplans 2030 sowie des Masterplans Binnenschifffahrt, um die Konzepte vom Papier endlich in die Umsetzung zu bekommen
- 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.

Weitere Ansatzpunkte im direkten Einflussbereich der Landesregierung sind:

- 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

### **Zusammenfassende Betrachtung**

In der Bilanz meiner Stellungnahme möchte ich festhalten, dass dem Land Nordrhein-Westfalen durch die marode Schleuse Henrichenburg ein beachtlicher ökonomischer und ökologischer Schaden entsteht. Dass sich der Dortmund-Ems-Kanal regelmäßig zum Waltrop-Ems-Kanal verkürzt und

Europas größter Kanalhafen von der Bundeswasserstraße abgeschnitten wird, kommt nicht nur einem Verlust für die Schifffahrtsbranche gleich, er gefährdet auch Arbeitsplätze sowie das Erreichen von Klimazielen. Nicht zuletzt wird die durchgängige Befahrbarkeit einer international bedeutsamen Wasserstraße gefährdet, die sich während der Pandemie zur Daseinsvorsorge im östlichen Ruhrgebiet einmal mehr als systemrelevant erwiesen hat.

Vor diesem Hintergrund bitte ich die Mitglieder des nordrhein-westfälischen Verkehrsausschusses darum, gegenüber dem Bundesverkehrsminister den Bau einer zweiten Schleusenkammer in Waltrop-Henrichenburg einzufordern.

Mit freundlichen Grüßen



Uwe Büscher  
Vorstand