



Der Präsident des Landtags NRW
Referat I.A.1
Frau Birgit Herrmann
Platz des Landtags 1
40221 Düsseldorf



Datum
27. August 2020
Seite
Seite 1 von 3

Stellungnahme des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen e. V. (BÖB) zum Antrag der SPD-Fraktion im Landtag Nordrhein-Westfalen – Drucksache Nr. 17/8782

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken uns für die Gelegenheit, im Vorgriff auf die am 02.09.2020 im Landtag NRW stattfindende Anhörung zu vorbezeichnetem Antrag Stellung zu nehmen.

I. Analyse

Die Binnenschifffahrt hat eine überragende Bedeutung für die Logistik und Versorgungssicherheit deutscher Schlüsselindustrien, wie der Stahlbranche, der Chemie, der Petrochemie und dem Baustoffsektor. Die Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt ist daher, neben dem Klimaschutz, als gleichwertiges Ziel zu betrachten. Der prekäre bauliche Zustand der Wasserstraßeninfrastruktur, insbesondere im westdeutschen Kanalgebiet, stellt eines der größten Hemmnisse für eine stärkere Nutzung der Binnenschifffahrt dar. Die Instandsetzung der bestehenden Infrastruktur, insbesondere im westdeutschen Kanalgebiet, hat daher höchste Priorität.

Die Parteien im Landtag haben mit ihrer EntschlieÙung vom 14.11.2019 (LT Drucksache 17/7899) die richtigen Prioritäten gesetzt und ein wichtiges Signal für die Entwicklung der Wasserstraßen in NRW gegeben.

Der Dortmunder Hafen, als wichtiger Knotenpunkt und Logistkdrehscheibe für den Güterverkehr zwischen der Region Rhein-Ruhr und Westfalen, ist durch die vorgenannten infrastrukturellen Defizite besonders betroffen, da er seit 2005 nur noch durch eine Einkammerschleuse erreichbar ist. In den vergangenen Jahren, zuletzt 2019/20 war die Erreichbarkeit des Dortmunder Hafens durch mehrmonatige Sperrungen, infolge umfangreicher Sanierungsarbeiten, jeweils für mehrere Wochen nicht mehr gegeben. Höhepunkt bildete eine durch den Streik des Schleusenpersonals verschärfte Störung von 109 Tagen. Mehrwöchige Sperrungen und Störungen sind für die im Hafen ansässigen Wirtschaftsunternehmen und die vom Hafen abhängigen Branchen außerhalb der Region nicht nur ein Ärgernis, sondern ein schwerwiegendes logistisches Problem, da Umfahrungen ausgeschlossen sind und die

Bundesverband
Öffentlicher Binnenhäfen e. V.
Hauptstadtbüro

Postanschrift:
Leipziger Platz 8
10117 Berlin

Tel.: +49 (0) 30 39 88 19 81
Fax: +49 (0) 30 39 84 00 80

Mail: info-boeb@binnenhafen.de
Internet: www.binnenhafen.de

Bankverbindung:
Deutsche Kreditbank AG
Kto-Nr.: 102 008 3224
BLZ: 120 300 00
IBAN:
DE78 1203 0000 1020 0832 24
BIC: BYLADEM1001

Vereinsregister:
Amtsgericht Berlin-Charlottenburg
23421 Nz

Zweigstelle:
Haus Rhein
Dammstraße 15 – 17
47119 Duisburg

Tel.: +49 (0) 203 39 21 90 15

betroffenen Güterströme nicht oder nur teilweise auf die Schiene und die Straße verlagert werden können. Eine Verlagerung auf die Straße ist, mit Blick auf die bereits überforderte Straßeninfrastruktur und den Klimaschutz, zudem nicht wünschenswert.

II. Handlungsbedarf aus Sicht des BÖB

- a) Der BÖB begrüßt die Initiative der SPD-Fraktion, im Landtag NRW die Erreichbarkeit des Dortmunder Hafens zu verbessern. Als adäquate und schnell wirkende Mittel sieht der BÖB die Schließung einer Verwaltungsvereinbarung zwischen der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes und dem Hafen Dortmund, welche die bestmögliche Erreichbarkeit des Hafens und eine zeitlich komprimierte und optimierte Umsetzung von Instandsetzungsmaßnahmen garantiert.
- b) Ebenfalls würde der BÖB die schnelle und unbürokratische Beschaffung von Ersatzschleusentoren begrüßen, die im Instandsetzungs- oder Havariefall zügig zum Einsatz kommen, um die Schadensbereinigung deutlich zu beschleunigen.
- c) Der BÖB verweist auf die Entschließung des Landtages (LT Drucksache 17/7899) vom 14.11.2019 und bittet um Aufklärung über den Sachstand folgender Punkte:
 - In der Entschließung wurde die Landesregierung beauftragt, gemeinsam mit dem BMVI und der GDWS, einen Aktionsplan Wasserstraßen NRW über eine koordinierte Umsetzung von Instandhaltungs-, Ertüchtigungs- und Ausbaumaßnahmen zu erarbeiten. Der BÖB bittet um Information darüber, ob mit der Erarbeitung bereits begonnen wurde, ob ein Zeitplan hierfür existiert und ob es bereits einen Zwischenbericht gibt.
 - Die Landesregierung wurde in der Drucksache aufgefordert, zu prüfen, inwiefern der bisherige Baukostenzuschuss des Landes in einen ausgabegleichen Personalkostenzuschuss umgewandelt werden könnte. Der BÖB wüsste hierzu gerne, ob die Prüfung erfolgt ist und mit welchem Ergebnis.
 - Die Entschließung beinhaltet die Prüfung der Einrichtung eines Projektbeirates nach hessischem oder rheinland-pfälzischem Vorbild. Der BÖB bittet um Erläuterungen zum Stand der Prüfung und möglicher Ergebnisse.
- d) Die außergewöhnliche Niedrigwasserperiode im vergangenen Jahr hat die hohe Vulnerabilität des Transportsystems Wasserstraße aufgezeigt. Der volkswirtschaftliche Schaden des Niedrigwassers belief sich auf 1,8 Prozent des BIP. Da alle akzeptierten Klimaprognosen davon ausgehen, dass sich derartige Wassersituationen in Zukunft häufen könnten, sind Maßnahmen zur Stärkung der Klimaresilienz des Systems Wasserstraße gegenüber diesen Ereignissen zu ergreifen, um erhebliche Wohlstandsverluste durch Investitionsverlagerungen oder Arbeitsplatzabbau zu vermeiden. Vor dem Hintergrund fordert der BÖB die Landesregierung dazu auf, mit dem BMVI in einen Dialog über zukünftig notwendige bauliche Maßnahmen zur Stärkung der Klimaresilienz des Rheins einzusteigen und entsprechende Machbarkeitsstudien seitens des BMVI einzufordern. Dabei sind die landwirtschaftlichen, energie- und wasserwirtschaftlichen sowie ökologischen Belange zu berücksichtigen.

- e) Während der Anteil von Massenguttransporten, bedingt durch Kohleausstieg und die Energiewende, zunehmend sinken wird, bieten Containertransporte ein vielversprechendes Wachstumspotenzial für die Binnenschifffahrt. Hauptstrecke für Containerbinnenschifftransporte ist der Rhein. Aufgrund zu niedriger Brücken sind Containertransporte im Kanalgebiet häufig nicht wirtschaftlich zu realisieren, obwohl hier entsprechende Potenziale für kombinierte Verkehre, unter Einbindung des Binnenschiffs, lägen. Im Wasserstraßenausbaugesetz ist vorgesehen, dass Brücken, deren Ersatzneubau ansteht, künftig für zweilagige Containerverkehre angehoben werden. Der BÖB hat dies ausdrücklich begrüßt. Es ist allerdings klar, dass sich dieser Prozess über viele Jahre erstreckt und erst nach Abschluss aller Brückenanhebungen an einer Strecke Wirkung entfalten wird. Das Land NRW könnte hier durch einen eigenen Beitrag zur Beschleunigung der Vorhaben beitragen. Der BÖB fordert die Landesregierung daher auf, zu prüfen, inwieweit sich das Land personell und finanziell bei der Anhebung von Brücken im westdeutschen Kanalgebiet engagieren und so einen zusätzlichen Stimulus zur Verkehrsverlagerung setzen kann.

III. Fazit

- Der BÖB begrüßt jedwede Initiative, die dazu geeignet ist, den Sanierungsstau im westdeutschen Kanalnetz zu beheben. Zur Verbesserung der Lage des Hafens Dortmund empfiehlt der BÖB die Schließung einer Verwaltungsvereinbarung, zur Garantie der Erreichbarkeit sowie technischer Maßnahmen zur Beschleunigung von Instandhaltungsmaßnahmen.
- Der BÖB bittet, hinsichtlich der im Antrag vom 14.11.2020 (LT Drucksache 17/7899) beschlossenen Vorhaben, um Aufklärung des Sachstandes, insbesondere bezüglich der Erarbeitung des Aktionsplans Wasserstraßen NRW und die sich daraus ergebenden Folgemaßnahmen sowie der Umwandlung des Landeszuschusses für den Bau in einen Personalkostenzuschuss.
- Der BÖB fordert die Landesregierung auf, sich für einen Dialog mit dem BMVI zur weiteren Stärkung der Klimaresilienz des Rheins einzusetzen.
- Der BÖB fordert die Landesregierung auf, ein finanzielles und personelles Engagement bei der Anhebung von Brücken im westdeutschen Kanalgebiet zu prüfen.

Mit freundlichen Grüßen



Marcel Lohbeck
Geschäftsführer