



Verkehrsausschuss

45. Sitzung (öffentlich)

2. September 2020

Düsseldorf – Haus des Landtags

16:00 Uhr bis 17:45 Uhr

Vorsitz: Thomas Nüchel (FDP)

Protokoll: Sitzungsdokumentarischer Dienst

Verhandlungspunkt:

**Der Dortmunder Hafen braucht eine nachhaltige Zukunftsperspektive! –
Die Landesregierung muss den Bau einer zweiten Schleuse gegen-
über dem Bundesverkehrsminister mit Nachdruck einfordern**

3

Antrag
der Fraktion der SPD
Drucksache 17/8782

– Anhörung von Sachverständigen (*s. Anlage*)

* * *

Der Dortmunder Hafen braucht eine nachhaltige Zukunftsperspektive! – Die Landesregierung muss den Bau einer zweiten Schleuse gegenüber dem Bundesverkehrsminister mit Nachdruck einfordern

Antrag
der Fraktion der SPD
Drucksache 17/8782

– Anhörung von Sachverständigen (s. *Anlage*)

Vorsitzender Thomas Nüchel: Guten Tag, meine sehr verehrten Damen und Herren! Die Einladung zur heutigen Sitzung ist Ihnen form- und fristgerecht mit Drucksache 17/1412 zugegangen.

Ich eröffne hiermit die heutige öffentliche Anhörung zu dem Antrag der SPD. Ich begrüße ganz besonders die Sachverständigen, die hier hergekommen sind und uns vorher noch schriftliche Stellungnahmen zugeleitet haben. Herzlichen Dank für Ihre Hilfe. Ebenso begrüße ich die Kolleginnen und Kollegen aus dem Verkehrsausschuss, die Mitglieder der Landesregierung sowie die beiden Kollegen auf der Tribüne.

Ich muss darauf hinweisen, dass Selfies oder Ton- und Bildaufnahmen während der Sitzung nicht zulässig sind. Dies ist in der Hausordnung des Landtags in § 6 Abs. 6 geregelt.

Ein paar kurze Worte zur Einführung in die heutige Anhörung.

Der Verkehrsausschuss des Landtags Nordrhein-Westfalen hat sich darauf verständigt, zu dem bereits genannten Antrag der Fraktion der SPD diese öffentliche Anhörung durchzuführen. Der mitberatende Ausschuss für Wirtschaft, Energie und Landesplanung beteiligt sich nachrichtlich an dieser Anhörung.

Die Mitglieder des Verkehrsausschusses möchten dieses Thema und die sich daraus ergebenden Fragen heute mit Ihnen erörtern.

Wir starten mit der Fragerunde, in der die Abgeordneten Fragen an die Sachverständigen richten. Die Abgeordneten bitte ich, möglichst zu sagen, an welchen Sachverständigen sich konkret die jeweilige Frage richtet. Ich bitte darum, möglichst nicht pauschal an alle Sachverständigen die Fragen zu richten und möglichst nur Fragen und keine Statements abzugeben. Es gibt hier keine Aussprache, sondern wir werten später aus, was wir in der Anhörung zu hören bekommen bzw. in den Statements gelesen haben.

Bevor wir nun mit der Anhörung beginnen, frage ich die Sachverständigen, ob es noch Fragen organisatorischer Art gibt. – Das scheint nicht der Fall zu sein.

Wir beginnen mit der Fragerunde, und als Antragsteller hat zuerst Carsten Löcker für die SPD-Fraktion das Wort.

Carsten Löcker (SPD): Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Herzlichen Dank für Ihr Erscheinen, meine Herren. Im Vorfeld der Beantragung dieser Anhörung wurde ich gefragt, ob es sein muss, dass man zum Dortmunder Hafen eine Anhörung machen muss. Es ist eine regionale Frage, die man auch regional beantworten könnte. Wir

Binnenschiffer – um es mal so zu sagen – wissen, dass alle Kanäle mit allem zusammenhängen und es kein singuläres Ereignis ist, ob der Dortmunder Hafen, das Schiffshebewerk oder die nachfolgenden Bauwerke funktionieren oder nicht, sondern es im Grunde genommen mit Blick auf unseren Anspruch in Nordrhein-Westfalen, die Binnenschiffahrtsstraßen in Zukunft auszubauen, eine Frage ist, die aus unserer Sicht erörtert werden muss.

Danke für Ihre Ausführungen, die in der Summe durchaus den Zustand beschreiben. Insofern will ich weniger über Störanfälligkeit, Wettbewerbsfähigkeit oder unterbliebene Wettbewerbsfähigkeit der letzten Jahre, als über Verlagerung von Transportvolumina und von Restriktionen sprechen. Das ist ja alles Teil der Begründung dafür, warum wir diese Anhörung beantragt haben.

Nun zu meinen Fragen:

Herr Büscher, inwiefern leistet der Dortmunder Hafen auch systemrelevante Beiträge zur Sicherung der Daseinsvorsorge der Region, auch jetzt in einer besonderen Zeit? Inwieweit greift es in die Bundeswasserstraßenverwaltung aus Sicht des Industriegebiets oder Industriehafens auf Ihre Arbeit in Dortmund ein, das heißt, welche Bedeutung hat dieser Wasserstraßenverwalter mit Blick auf die Probleme, die der Dortmunder Hafen hat?

Vielleicht geben Sie ein Stück weit Auskunft, welche Erfahrungen Sie in den letzten Jahren gemacht haben mit Blick auf Ihre Probleme, die Sie in dem Zusammenhang angeführt haben.

Herr Anspach, halten Sie es vor diesem Hintergrund, also mit Blick auf den Antrag der SPD-Fraktion, für sinnvoll, gegenüber dem Bund auf den Bau einer zweiten Schleuse zu dringen? Das ist aus unserer Sicht eine wichtige Frage, weil die auch im Rahmen der Beantwortung durchaus unterschiedlich bewertet wurde. Einmal wird von einem Ersatzbauwerk gesprochen, andererseits reden wir auch von einer zweiten Schleuse, die dann, wenn entsprechende Probleme auftauchen, auch in die Nutzung gehen kann und damit im Grunde genommen die Wasserstraße dauerhaft freibleiben kann.

Herr Peltzer, gibt es Ansatzpunkte, wo Nordrhein-Westfalen mit eigenen Initiativen vorangehen könnte, auch mit Blick auf die Situation, die Sorgen, die wir haben, um die Ertüchtigung des Kanalnetzes insbesondere in Westdeutschland weiter voranzubringen. Das ist eine wichtige Frage, die nach unserer Auffassung erörtert werden muss. Welche Maßnahmen müsste der von Ihnen thematisierte Aktionsplan für das Kanalnetz umfassen?

Herr Huber, wir haben mit Interesse Ihre Ausführungen in dem Zusammenhang gelesen und waren mit Blick auf die Ergebnisse daran interessiert, insbesondere den Sachverhalt zu beleuchten. Sie haben abseits der anderen Ausführungen deutlich gemacht haben, dass es gar kein ergänzendes zweites Bauwerk zu geben bräuchte, auch mit Blick auf den Ist-Stand, also das, was im Moment an Tonnage da ist und eher perspektivisch mit Blick auf das, was in Planung ist – nicht nur in Dortmund, sondern auch in Hamm und darüber hinaus – an Aktivitäten entfaltet werden soll, ist die Frage zu stellen, ob nicht darum geht, perspektivische Antworten zu finden.

Könnten Sie noch einmal darauf eingehen, was Sie dazu bewegt hat, die Stellungnahme in der Form abzugeben? Das interessiert nicht nur uns, sondern sicher auch alle. Ich glaube, mit Blick auf die Gründung unserer „Parlamentarischen Gruppe der Binnenschifffahrt“ wollen wir im Grunde genommen alle den gleichen Informationsstand haben, weil wir der Überzeugung sind, dass bei der Begründung für die entsprechende Anhörung es sowieso nur Sinn macht, in Zukunft gemeinsame Initiativen zu starten. Da braucht es vorher Diskurs darüber, wie die Sichtweisen sind, aber auch Klarstellungen, warum Sie von den anderen Anhörungen und den anderen Statements gegensätzlich eine völlig andere Position eingenommen haben. Wenn Sie dazu bitte Ausführungen machen, damit wir es vielleicht besser einordnen können.

Klaus Vossemer (CDU): Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Meine Herren – auch in dieser Runde sind es nur Herren – Sachverständige! Vielen Dank für Ihr Kommen und auch für Ihre schriftlichen Stellungnahmen im Vorfeld.

Der Binnenschifffahrt in Nordrhein-Westfalen kommt für den Transport von Gütern und Waren eine ganz herausragende Rolle zu. Wir müssen die Binnenschifffahrt stärken und die Wasserwege leistungsfähig halten.

Das haben wir im Übrigen in einem gemeinsamen Antrag vor genau einem Jahr an gleicher Stelle schon mal so besprochen. Insoweit kann es nur verwundern, dass wir hochbeschäftigte Menschen in so kurzer Zeit noch mal zu einem gleichen Thema, zu einem herausgelösten singulären Thema hier zusammenrufen. Das als kleine Replik auf den Kollegen Löcker. Insoweit kann es sich nur um einen Kommunalwahlkampfthema handeln. Doch auch das ist in anderthalb Wochen vorbei.

Es ist trotzdem schön, dass Sie hier sind und wir uns über ein so wichtiges und bedeutsames Thema austauschen können. Die Schleusen im Dortmunder Hafen waren im Übrigen schon einmal Gegenstand unseres gemeinsamen Antrags.

Insofern stellt sich im Nachgang für uns die Frage an die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes. Dass diese jetzt in Angriff genommenen Inspektionen vorgenommen werden, ist gut und richtig, wir haben aber auch vernommen, dass es alles eine Zeit lang dauert. Sie sprechen in Ihrer Stellungnahme auch an, dass hier eine Verkürzung der Baumaßnahmen, der Sanierungsmaßnahmen realistisch sei. Für uns wäre schon interessant zu hören, wie konkret das sein kann. Ich glaube, das ist aktuell für die betroffenen Binnenschiffer, aber insbesondere für den Hafen essentiell, weil jeder Tag, wenn nicht jede Stunde zählt, um den Betrieb wieder in dem notwendigen Umfang aufrechterhalten zu können. Wenn Sie dazu vielleicht ein paar Ausführungen machen könnten, wäre ich Ihnen sehr dankbar.

Wir sind alle einig darüber, dass die Infrastruktur insgesamt notleidend und auch über Jahre, Jahrzehnte auf Verschleiß gefahren ist. Das ist auch in der Stellungnahme der Industrie- und Handelskammer zu Dortmund speziell bezogen auf die Schleusenwerke im Dortmunder Hafen zum Ausdruck gekommen.

Herr Büscher, Sie beschreiben das selbst. Deshalb wäre unsere Frage: Warum ist das nicht früher mal thematisiert worden, insbesondere bei der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2015 zu Zeiten der rot-grünen Vorgängerregierung? Warum war

das kein Thema? Haben Sie das vielleicht nicht hinreichend adressiert, oder ist es von der damaligen Landesregierung als nicht prioritär eingeschätzt worden?

Es ist eben nicht so, dass es gerade die zweite Schleuse in den Bundesverkehrswegeplan geschafft hat. Das muss Gründe haben. Wir möchten diese Anhörung zum Anlass nehmen, dem auf den Grund zu gehen – ich glaube, es sind in der Vergangenheit Versäumnisse gewesen –, dass wir es in Zukunft besser machen. Ich glaube, darüber sind wir uns einig. Denn auch der nächste Bundesverkehrswegeplan dauert seine Zeit. Insoweit hätte man das alles etwas früher anpacken können.

Die Hilferufe im vergangenen Jahr haben wir sehr wohl vernommen, sowohl vonseiten der Stadt als auch vom Hafen. Dazu haben wir uns mit unserem Antrag schon entsprechend verhalten.

Ulrich Reuter (FDP): Sehr geehrte Sachverständige! Vielen Dank für Ihr Erscheinen, vielen Dank für die zahlreichen Stellungnahmen, die Sie uns haben zukommen lassen, aus denen wir schon das eine oder andere haben entnehmen können. Ohne jetzt kommunalpolitische Bewertungen vornehmen zu wollen, komme ich gleich zu den Fragen.

Zuerst eine Frage an Herrn Peltzer von der IHK. Es gibt eine gewisse Bedeutung des Hafens bzw. der Schleuse, der Umfahrvorkehrer, wenn Schleusenstillstandzeiten sind. Wie würden Sie das gerade als IHK und durchaus Kenner der Szene im Bereich Dortmund bewerten? Welche Auswirkungen hat es auf die Straße bzw. ist eine Verlagerung auf Schiene in so kurzfristiger Zeit überhaupt möglich?

Eine andere Frage, die eher etwas zukunftsgerichtet ist, ist die Frage nach den Bewertungskriterien für den Bundesverkehrswegeplan. Sind wir da noch zeitgemäß aufgestellt, oder muss man nicht solche Dinge wie Wirtschaftlichkeitsberechnungen bzw. Absichtserklärungen, die allseits getroffen werden, Verkehrsverlagerungen auf Schiene, auf Wasserstraße vielleicht in Bewertungskriterien einbeziehen, um dann über einen zweiten Schleusenbau nachzudenken?

Herr Huber, Sie haben sehr eindeutig beschrieben, wie die Situation ist. Inwieweit ist es immer notwendig, wenn wir es jetzt geschafft haben, 62 neue Stellen für Nordrhein-Westfalen zu bekommen, von denen sicherlich relativ wenige bis jetzt besetzt sind? Das ist einer Thematik geschuldet, die landauf, landab vorkommt. Der Fachkräftemangel ist nicht nur im Bereich der Bundeswasserstraßenverwaltung zu sehen. Wenn jetzt ein Teil der Stellen besetzt ist, waren das eher Stellen, die besetzt worden sind, weil aufgrund von Altersfluktuation Kollegen in den Ruhestand gegangen sind, oder sind wirklich schon neue Stellen dabei?

Ist es wirklich sinnvoll – bei den Küstenländern muss ich Niedersachsen eindeutig einbeziehen –, dass wir niedersächsische Verkehrsprojekte aus Nordrhein-Westfalen heraus betreuen? Könnten nicht besser die Leute, die in Nordrhein-Westfalen ansässig sind, auch für Nordrhein-Westfalen tätig sein?

Eine weitere Frage. Wir haben es in Nordrhein-Westfalen unter der Regierungsbeteiligung von CDU und FDP durchaus hinbekommen, im Straßenbau Beschleunigungen zu schaffen. Sie schreiben, die Schleusenwartung, die im nächsten Jahr vorgenommen werden muss, dauert sechs Wochen. Wenn ich optimistisch rechnen. Wir könnten

vielleicht 24-Stunden-Baustellen an sieben Tagen die Woche haben. Dann kämen wir auf zwei Wochen. Das wäre eine Alternative, die Herrn Büscher durchaus zugutekommen würde.

Mich interessiert noch, ob die Informationspolitik hier in Nordrhein-Westfalen, explizit im Bereich Dortmund, genauso reibungslos läuft wie das, was Sie für den Main skizzieren. Denn da scheinen in gemeinschaftlicher Aktion alle Schleusen gleichzeitig gewartet zu werden, sodass dort die Kommunikation scheinbar wesentlich besser läuft als hier in Nordrhein-Westfalen. Ich möchte wissen, ob man nicht im nächsten Jahr die Wartungen drei Jahre vorziehen kann, damit man in drei Jahren nicht wieder den Stillstand hat. Das als kleine Frage am Rande.

Eine Frage an Herrn Anspach. Sie sind durchaus auch mit Großanlagen vertraut. Vielleicht könnten Sie Hilfestellung leisten in Form von Informationen, wie man Wartung schneller, kostengünstiger und einfacher ausführen könnte.

Arndt Klocke (GRÜNE): Danke für Ihre Stellungnahmen, die ich intensiv gelesen und ausgewertet habe. Ich beschränke mich auf zwei Fragen. Eine Frage geht an Herrn Peltzer. Wird der Dortmunder Hafen zukünftig eine noch größere Rolle spielen, wenn Stückguttransporte zum Beispiel von der Kohle dort nicht mehr stattfinden?

Die zweite Frage geht an Herrn Huber. Warum halten Sie den Bau einer zweiten Schleusenkammer angesichts der angestrebten Verdopplung der Gütertransporte auf dem Schiff für wirtschaftlich nicht darstellbar? Wie ist Ihre Einschätzung, wie lange eine Installation von Ersatztoren und die damit verbundene Schließung der Schleuse voraussichtlich dauern würde?

Nic Peter Vogel (AfD): Meine erste Frage richtet sich an Herrn Huber. Der Dortmunder Hafen ist hier schon öfter im Gespräch gewesen. Herr Löcker, ich weiß nicht, ob Sie mich damals falsch verstanden haben oder falsch verstehen wollten. Auch wir wünschen natürlich dem Dortmunder Hafen alles Gute, aber ich sehe das Ganze doch aus der „Vogel-Perspektive“.

Wenn entscheidende Schleusen auf den Zufahrtswegen ausfallen, zum Beispiel beim Wesel-Datteln-Kanal eine der sechs Schleusen ausfällt, dann werden natürlich viele Gebiete nicht mehr bedient werden können, beispielsweise der Chemiapark Marl, die Region um Hamm oder der Dortmunder Hafen. Die Schleusen sind teilweise sehr viel älter und haben auch ihre Probleme in der Substanz. Wo sehen Sie die Prioritäten? Ich möchte jetzt nicht den Dortmunder Hafen ausspielen. Als interessierter Abgeordneter, aber nicht als Fachmann sage ich: Die Haustür klemmt, aber wir ölen jetzt gerade die Schlafzimmertür, um diese Analogie zu gebrauchen.

Eine zweite Frage an Sie, Herr Huber. Sie haben ein interessantes Konzept aufgestellt, dass man eventuell Ersatztore an der Schleuse unterbringen könnte, um tatsächlich bei Ausfall innerhalb von nur sechs Wochen dort eventuell zu agieren und zu arbeiten. Jede einzelne Schleuse ist ein Unikat. Mich würde interessieren, ob es generell für alle Schleusen ein anwendbares Szenario wäre. Weil ich eben Unikat sagte. Vielleicht

halten einige Schleusen noch 30 Jahre und werden dann komplett neu gebaut. Dann haben wir sozusagen investiert, ohne es abzurufen.

Herr Peltzer, ich möchte auf die Pollerproblematik eingehen. Mich hat in Ihrer Stellungnahme überrascht, wie sehr tatsächlich die Infrastruktur unserer Poller ist. Ich wusste bereits, dass die sehr in die Jahre gekommen ist, teilweise bereits 90 Jahre. Ich wusste nichts über diesen ganzen Aufwand beim Festmachen, dass man beispielsweise einen zweiten Mann braucht, weil die Struktur nicht mehr stimmt, wie weit der reibungslose Ablauf gehandicapt wird. Als nicht Mann des Faches würde mich interessieren: Ist es tatsächlich ein so großer technischer oder finanzieller Aufwand, unsere Poller wieder in einen guten Zustand zu bringen?

Herrn Keisewitt als direkt Betroffener möchte ich fragen, welche Einschätzung es bei Ihnen oder eventuell anderen Spielern aus der Wirtschaft gibt, die sich dort niedergelassen haben oder gedenken, sich in Zukunft niederzulassen. Irgendwo ist es ein Vabanquespiel, ob ich mich im Dortmunder Kreis noch niederlasse.

Vorsitzender Thomas Nüchel: Wir kommen zur Antwortrunde.

Karl-Heinz Keisewitt (Verein Dortmunder Hafenanlieger e. V.): Ich glaube, dass der Standort Dortmund leider – in meinem Statement habe ich das beschrieben – zunehmend an Attraktivität verliert, weil die Verkehrssituation schlichtweg dramatisch ist und sich auch dramatisch zugespitzt hat. Aufgrund der Coronakrise erreichen uns im Augenblick etwas weniger LKW von der Straße her, sodass sich die Stauproblematik nicht so dramatisch darstellt wie beispielsweise zum Vergleichszeitraum im letzten Jahr.

Der Dortmunder Hafen war von Straßenseite aus plus Baustellenproblematik, die noch hinzugekommen ist, quasi nicht mehr erreichbar. Das ist ein Wettbewerbsnachteil. Wenn Sie darauf angewiesen sind, Just-in-time-Produktionen zu bedienen und das nicht mehr darstellen können, weil Sie mit Ware weder rein- noch rauskommen, dann ist es ein handfestes Problem.

Zur strategischen Frage. Ja, natürlich, wenn Sie eine Standortentscheidung oder Investitionsentscheidungen zu treffen haben, die, wenn sie falsch sind, gerade für Mittelstandunternehmen dramatisch werden können, dann überlegen Sie sich sehr genau, wo Sie weiterhin investieren oder wo Sie grundsätzlich investieren. Wenn Sie da eine logistische Problematik haben, überlegen Sie sich zweimal, ob Sie weiterhin am Standort Dortmund investieren oder sich grundsätzlich dort niederlassen.

Ich finde, der Standort Dortmund ist für Deutschland oder für die allermeisten europäischen Ziele, die man erreichen muss, absolut ideal. Verkehrsanbindung vom Grundsatze her perfekt. Für Unternehmen, die dort sind oder überlegen, sich dort niederzulassen, könnte man es dadurch schöner machen, die Wasserwege interessanter zu machen. Das sind sie im Augenblick nicht. Die meisten Unternehmen im Dortmunder Hafen transportieren überhaupt nicht per Schiff. Für diejenigen, die Schüttgut zu verladen haben, ist das Binnenschiff die optimale Variante. Für diejenigen, die überwiegend

Container bekommen, stellt die Straße im Augenblick trotz allem immer noch die beste Variante dar, Ware zu beziehen oder zu versenden.

Wenn ich mit unseren Logistikern im Unternehmen und mit befreundeten Unternehmen, die auch am Hafen sind, spreche, sagen alle, das liege daran, dass die Taktungen einfach nicht passen. Wenn ich Ware per LKW beziehe, geht es im Schnitt etwa eine Woche schneller als vergleichsweise per Binnenschiff. Das liegt natürlich auch an der Schleusenproblematik, gepaart mit der Problematik, dass die Brücken alle zu niedrig sind und man nicht ausreichend Container auf ein Binnenschiff bekommt.

Wenn das jedoch verändert würde – ich finde, das ist ein bisschen die Henne-Ei-Problematik, irgendjemand muss mal anfangen, etwas zu verbessern –, springen auch andere logistische Unternehmen auf und werden dann logischerweise mehr und mehr diese Transportvariante stärker und intensiver nutzen.

Beantwortet das die Frage?

(Nic Peter Vogel [AfD]: Sehr präzise!)

Dr. Arndt Glowacki (Bundesverband öffentliche Binnenhäfen e. V.): An mich ist keine Frage gestellt worden. Von daher würde ich mich da ausklinken und nur auf den allgemeinen Passus hinweisen, dass wir ein Gesamtverkehrskonzept für einen Hafen brauchen, das heißt Eisenbahn und Straße und Binnenschiff in Summe betrachten müssen.

Ich möchte den Punkt von Herrn Keisewitt unterstreichen, dass das Henne-Ei-Prinzip gerade dazu geführt haben sollte, dass durch den Bundesverkehrswegeplan die Brücken auf dem Kanal angehoben und die anderen Schleusen ertüchtigt werden.

Niels A. Anspach (Verband der Chemischen Industrie e. V.): Ich komme zu der Frage von Herrn Löcker hinsichtlich systemrelevanter Versorgung, die an alle gestellt wurde. Im Dortmunder Hafen befindet sich ein Mineralöllager mit Diesel und Heizöl. Mineralölversorgung gehört zur kritischen und systemrelevanten Infrastruktur. Ich glaube, ich brauche keinem zu erzählen, das die letzten Monate gezeigt haben, wie wichtig systemrelevante Infrastruktur in Krisenzeiten ist. Insofern kann diese Frage ganz klar mit ja beantwortet werden. Für uns ist der Standort Dortmund hinsichtlich einer effizienten Versorgung und Verkehrsvermeidung natürlich wichtig. Denn in dem Moment, wo der Standort Dortmund nicht versorgt werden kann, wandert der Verkehr logischerweise auf die Straße.

Zu der zweiten Frage, ob wir es für sinnvoll halten, eine zweite Schleuse zu bauen. Grundsätzlich halten wir vernünftige Investitionen in Infrastruktur als verladende Industrie für sehr sinnvoll. Ich glaube, wir haben auch schon bei dem vorherigen Termin zu diesem Thema am selben Ort hier sehr klargemacht, wie wichtig auch das Kanalgebiet, alle Schleusen als System zu verstehen sind. Das ist für uns enorm wichtig.

Nun sind wir als verladende Industrie nicht die Bauexperten für Schleusen. Was ist die beste Lösungsmöglichkeit für das Dilemma, was wir hier haben? Wir können als verladende Industrie sehr klar sagen: Wir brauchen einen zuverlässigen Zugang zum

Dortmunder Hafen, und diese Zuverlässigkeit muss schnell hergestellt werden. Wenn es Stillstände oder Nichtverfügbarkeiten der Schleusen gibt, dann müssen diese Schleusen auf jeden Fall schnell wieder verfügbar gemacht werden. Das ist für uns enorm wichtig plus natürlich neben der Zuverlässigkeit eine entsprechende Planbarkeit. Das spielt für uns eine ganz große Rolle.

Wichtig in diesem Gesamtkontext ist aus unserer Sicht – da ist die Thematik vom Dortmunder Hafen, die wir heute diskutieren, ein wesentlicher Teil –, dass Nordrhein-Westfalen als wirtschaftlich stärkstes und größtes Bundesland in der Bundesrepublik Deutschland seine Stimme erheben und viel mehr einfordern sollte, was Bundesverkehrswegeplan, was Infrastruktur, was die Wichtigkeit dieser Infrastruktur angeht. Denn wir können aus der chemischen Industrie sagen, ein Großteil der deutschen Wirtschaftswertschöpfung findet hier in Nordrhein-Westfalen statt, und da sollte man auch mit breiter Brust auftreten.

Wie ich schon gesagt hatte, es muss eine schnelle Lösung her, und wenn es Ausfallzeiten gibt, müssen diese schneller behoben werden. Das Thema wurde auch schon von der WSV angesprochen. Ich möchte dem nicht vorgreifen. Unsere Position ist: Wenn man die Wartung und die Ausfallzeiten verkürzen kann, ist es gut. Sechs Wochen sind allerdings noch deutlich zu lang, wenn man dort Ad-hoc-Lösungen oder jetzt schnelle Lösungen schafft. Dort müssen wir diesen Zeitraum der Ausfallzeiten deutlich senken.

Zu der Frage von Herrn Reuter. Ja, wir als Chemische Industrie und auch als BP, für die ich tätig bin, haben Erfahrung im Großanlagenbau. Wir sind sicherlich keine Schleusenexperten. Es ist ein ureigenstes Interesse von uns, nicht nur für Dortmund. Der Wesel-Datteln-Kanal und der Rhein-Herne-Kanal wurden schon angesprochen. Wenn dort in irgendeiner Form Hilfe benötigt oder von der WSV oder anderen um Rat gefragt wird, sind unsere Türen in eigenem Interesse offen. Das kann ich mit Fug und Recht nicht nur für die BP sagen, sondern für alle Unternehmen, die im VCI organisiert sind.

Jörg Huber (Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes): Es sind sehr viele Fragen an mich gestellt worden. Ich versuche, diese Fragen im Gesamtzusammenhang zu beantworten. Ich beginne mit dem letzten Punkt, den Wasserstraßen. Es ist ein sehr weitmaschiges Netz. Es ist ein Netz, das natürlich eine Systemrelevanz hat, aus unserer Sicht natürlich eine hohe Systemrelevanz. Das ist in den Stellungnahmen schon ausgiebig dargestellt worden. Das Netz an sich muss man als Gesamtnetz sehen, das heißt, jeder Stichkanal, jeder Hafen, der am Schluss einer Wasserstraße steht, ist wichtig und speist in dieses Netz und ist Teil des Netzes. Das heißt, wir haben natürlich den Blick auf ein Gesamtnetz.

Zu der Frage der Stellen in Nordrhein-Westfalen. Wir sind eine Bundesverwaltung, die mit einem Gesamtblick auf die Bundesrepublik Deutschland handelt und somit eben auch für das Personal nach bestimmten Prioritäten, die uns das BMVI vorgibt. Auch in allen Bundesländern – habe ich mitbekommen – sagt man ganz klar: Bestandserhalt in der Infrastruktur ist eine vordringliche Aufgabe, zum Teil tatsächlich wichtiger als vielleicht zusätzliche Neubauten.

Dem unterliegt derzeit auch unsere Handlungsmaxime, dass wir sagen, wir wollen dieses Netz stabilisieren und müssen in dieses Netz diese Verlässlichkeit hineinbekommen, die von den Nutzern, den Verladern, den Häfen, den Binnenschiffern gefordert wird. Das ist uns sehr bewusst.

Zu der Frage, wie wir das Personal einsetzen, das in Nordrhein-Westfalen sitzt. Es gibt natürlich einen räumlichen Bezug beim Bund. Es gibt das Wasserstraßenneubauamt in Datteln, das tatsächlich auch außerhalb von Nordrhein-Westfalen Themen bearbeitet, insbesondere in der DEK-Nordstrecke. Das muss man ganz klar sehen, und so habe ich es auch in der Stellungnahme formuliert. Da sind die Standorte in Nordrhein-Westfalen durchaus auch Nutznießer dieser Maßnahmen, die im DEK den Norden ans Westdeutsche Kanalnetz anbinden.

Die WSV-Reform ist im Prinzip abgeschlossen. Es wurden Ämter zusammengeführt. Es gibt das WSA Rhein, bestehend aus den Altämtern Bingen, Köln und Duisburg. Allein aus dieser Zusammenschließung ist es so, dass Personal, was in Nordrhein-Westfalen sitzt, zum Teil auch Aufgaben am Mittelrhein wahrnimmt, insbesondere – ganz wichtiges Thema – für das Gesamtnetz. Da reden wir nämlich über die Abladeoptimierung am Mittelrhein und am Niederrhein, die dort bearbeitet wird. Ansonsten ist das Personal in Nordrhein-Westfalen auch bei den großen Projekten in Nordrhein-Westfalen eingesetzt.

Zu der Frage, wie wir die Schleuse Henrichenburg einschätzen hinsichtlich des Begriffs „Singulärer Fall“. Aus meiner Sicht ist es kein singulärer Fall. Wir haben überall dort, wo wir Wasserstraßen haben, die im Einkammersystem betrieben werden, also wo wir nur eine Schleusenkammer haben, genau dieses Problem. Bauwerke müssen regelmäßig inspiziert werden. Es gibt Vorschriftenlagen, um den Anforderungen an die öffentliche Sicherheit und Ordnung gerecht zu werden. Bauwerksinspektionen usw. müssen einfach durchgeführt werden. Das heißt, alle Wasserstraßen in unserem System, die mit einer Kammer betrieben werden, haben nicht uneingeschränkte Verfügbarkeit. Da wird es zwangsläufig immer Unterbrechungen für diese Wartungsarbeiten geben.

Es ist vielleicht ein Aspekt dieser WSV-Reform, dass aus sieben Direktionen, die bundesweit agieren haben, es jetzt eine Direktion gibt, dass man so den Blick auf das Ganze bekommt und eben auch ein Benchmarking machen und feststellen kann: Es gibt Einkammersysteme, wo zumindest so, wie wir es rückgeäußert bekommen, diese Systeme funktionieren. Grundsatz ist eine Verlässlichkeit. Es muss mit Vorlauf klar sein, wann Systeme außer Betrieb genommen werden, es muss klar sein, wie lange sie außer Betrieb genommen werden, und die Baumaßnahmen, die in dieser Zeit stattfinden, müssen in dieser Zeit abgearbeitet werden. Das ist das Thema Verlässlichkeit.

Ich komme gleich zu dem Thema der Ersatztore, was eine Strategie ist, die wir derzeit prüfen, wo wir denken, wir haben einen Ansatz zu dieser Fragestellung Schleusen-neubau oder Ersatzbau. In meiner Stellungnahme ist auch sehr hart formuliert, dass derzeit ein Neubau für uns in der WSV in der Priorität eher hinten zu sehen ist.

Zu der Frage von Herrn Vossemer. Im Gesamtnetz gibt es viele Wasserstraßen mit deutlich älteren Bauwerken. Die Schleuse Henrichenburg ist aus meiner Perspektive, wo ich für die Infrastruktur der Wasserstraßen operativ die Verantwortung habe, mit

den Ämtern zusammen im Prinzip die Bauwerke instandzuhalten, ist wirklich ein Bauwerk, was derzeit aus der Substanz her sicherlich nicht eines Neubaus bedarf.

Wir haben ohne Zweifel Probleme mit den Schleusentoren. Das ist eine Schwachstelle. Das ist aus der damaligen Konstruktionszeit Ende der 90er-Jahre ein Problem. Man hat hier geschweißte Tore eingebaut, und diese geschweißten Tore sind diesen Lastspielen nicht gewachsen. Wir haben in den Kräfteeinleitungsstellen Rissbildungen, die repariert werden müssen. Das sind umfangreiche Schweißarbeiten, die auch ihre Zeit brauchen. Insofern ist die Frage, ob wir diese Sperre, die jetzt aktuell hätte laufen sollen, die jedoch wegen Corona auf das nächste Jahr verschoben würde, kürzen können.

Ich habe intensive Gespräche mit dem WSA Duisburg-Meiderich gehabt, und sie haben mich ausdrücklich gebeten und gesagt: Herr Huber, wir brauchen die sechs Wochen. Wenn wir es wirklich schaffen, eine Woche schneller zu werden, ist es gut. Wenn wir jetzt sagen, wir brauchen nur vier Woche, doch nachher brauchen wir fünf Wochen, hilft das niemand.

Deshalb bleiben wir ganz klar bei diesen sechs Wochen. Ich weiß, die sind kritisch. Ich möchte da ansetzen, dass wir uns in der Perspektive ein anderes Konzept vorstellen. Das ist das Thema Gleichteilekonzept oder Ersatztorconcept. Es ist die Frage gestellt worden, ob man ein Tor, wenn man es ausbaut, wiederverwenden kann. Ein großes Thema bei uns ist Standardisierung. Kann ich Tore, die ich beispielsweise in Henrichenburg habe, auch in einer Schleuse im WDK einbauen, sodass ich dann auf ein Gleichteilconcept komme und tauschen kann? Das ist nicht so einfach, weil jede Schleuse durchaus ein Unikum ist.

Wenn wir für die Schleuse Henrichenburg neue Tore fertigen lassen, wenn wir schnell herangehen – auch das ist eine Randbedingung, die wir immer mehr feststellen –, es dauert alles länger als früher. Sie können jetzt sagen, es sei meine Aufgabe, Druck hineinzubringen, dass es schneller geht. Das hängt zum Teil mit den Lieferketten, mit globalen Zusammenhängen, woher man den Stahl bekommt, zusammen. Es gibt hier und da Engpässe. Es ist heutzutage schwierig geworden, vernünftig solche Baumaßnahmen abzuwickeln.

Wir gehen davon aus, dass wir, wenn wir jetzt Schleusentore für die Schleuse konzipieren, einen Eins-zu-eins-Ersatz machen, sodass wir es spätestens in anderthalb Jahren haben. Bei der nächsten planmäßigen Außerbetriebnahme in Henrichenburg haben – die wäre nach unserer Bauwerksinspektion 2024 –, würden wir mit dieser Maßnahme neue Tore einbauen, um somit die Schwachstelle zu beseitigen. Für dieses Ersatztor würden wir auch gleich neue Antriebe und entsprechend standardisierte Komponenten für Steuerung bestellen. Gleichzeitig würden wir die alten Toren nicht wegwerfen, sondern diese Tore würden wir, wie wir es im nächsten Jahr vorhaben, wieder soweit ertüchtigen, dass dann im Falle einer außerplanmäßigen Havarie die Möglichkeit besteht, schnell einen Torwechsel durchzuführen.

Wir gehen davon aus, wenn wir das 2024 machen, sind es maximal sechs Wochen. Bis dahin können wir noch schauen, wie es schneller geht. Das Ziel wäre, eine Unterhaltungsstrategie zu entwickeln – ähnlich wie am Main, an der Mosel, wo es in der Regel

Einkammersysteme sind –, um es künftig auch in Sperrzeiten von maximal drei Wochen anbieten zu können.

Diese Ziele haben wir; da wollen wir hinkommen. Wenn ich den gesamten Personaleinsatz, den der Bau einer neuen Schleuse nach sich ziehen würde, betrachte – Herr Anspach hat es angesprochen, dass eine schnelle Lösung her muss –, wenn wir heute den Startschuss für eine neue Schleuse geben mit allen Untersuchungen und Vorplanungen, reden wir über einen Zeitraum von mindestens zehn Jahren, bis wir tatsächlich ein neues Schleusenbauwerk hätten.

Zu der Frage, wo wir bei der Nachbesetzung der Stellen stehen. Die WSV hat – vielen, die hier im Raum sind, muss ich danke sagen – Stellen für Nordrhein-Westfalen bekommen. Das Westdeutsche Kanalnetz ist klar ein Schwerpunkt. Wir haben hier sehr viel Verkehr. Es ist ein Netz, das in Funktion ist. Wir haben einen großen Instandsetzungsstau.

Ich möchte nicht lamentieren. Wir müssen nach vorn schauen und sehen, wie wir mit dem, was wir an Substanz haben, künftig umgehen. Dank Hilfe von Politikern aus Nordrhein-Westfalen, aus den Stakeholdern, aus der Industrie, aus den Häfen, aus der Binnenschifffahrt ist es geschafft worden, 62 neue Stellen in den Bundeshaushalt zu bekommen. Die WSV hat insgesamt eine Zuweisung von ca. 140 Stellen gehabt. Das zeigt, da ist ein Schwerpunkt.

Wir haben aktuell von diesen 62 Stellen, die neu zugewiesen worden sind, ein Drittel besetzt. Ich kann nicht im Einzelfall sagen, wie viele Beschäftigte der WSV tatsächlich schon auf diese Stellen überggesprungen sind. Das weiß ich nicht. Wir versuchen, durch komprimierte Einstellungsverfahren, wo wir viele Stellen gleichzeitig ausschreiben, das Ganze zu beschleunigen. Wir stehen unter Druck in der Thematik Stellenbesetzungen, weil es einfach lange dauert.

Ich muss leider feststellen, es hilft manchmal nicht nur, sich anzustrengen, es muss letzten Endes auf der anderen Seite ein Markt da sein. Wir sind im Wettbewerb mit allen Verkehrsträgern – mit der Bahn, mit der Straße, natürlich mit der Industrie, mit Bauingenieuren. Die Bundesrepublik Deutschland hat tatsächlich ein großes Problem, Fachkräftenachwuchs in diesem Bereich zu bekommen. Wir spüren, wie schwierig es ist.

Ich hatte heute Morgen noch ein Gespräch, ob man jemanden einstellen sollte, auch wenn er die Qualitätsanforderungen eigentlich nicht erfüllt. Wir haben uns dagegen entschieden, weil man sich keinen Gefallen tut, wenn man eine Stelle besetzt hat und kein Output kommt. Ich glaube, dieses Problem haben viele in der Branche. Doch es ist nun mal ein Fakt, der dazu führt, dass bestimmte Dinge länger dauern als man sich das wünscht.

Wir sind dabei, die Strukturen im Wasserstraßen-Neubauamt Datteln aufzubauen, wo ein Großteil dieser Stellen angesiedelt wird. Ein weiterer Batzen geht ans WSA Duisburg-Meiderich, wo wir tatsächlich diesen großen Unterhaltungsstau haben. Stichwort Nischenpoller, auch eine Sache, die natürlich nicht zu beschönigen ist. Diese Themen werden wir angehen und das Personal jetzt wirklich sinnvoll einsetzen. Aber man darf nicht erwarten, dass, wenn Stellen im Haushalt da sind, im Jahr darauf im Prinzip alles in Ordnung ist. Es braucht Zeit, dass die Leute wirklich eingearbeitet werden.

Vorsitzender Thomas Nüchel: Nach meinem Stichwortzettel gab es noch eine Frage zur Informationspolitik in NRW.

Jörg Huber (Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes): Richtig. Da gibt es viele Punkte, die sicherlich zu verbessern sind. Ich spreche nicht nur über das Thema, wie wir mit den Schifffahrtsverbänden, mit den Häfen unsere Maßnahmen abprechen. Da müssen wir besser werden. Ich glaube, da gibt es auch Beispiele in der WSV, wo wir gut sind. Das ist der Ansporn.

Wir haben große Probleme. Das vielleicht eine Botschaft am Rande. In Henrichenburg haben wir nicht nur eine Schleuse, sondern auch eine Hebewerksbrücke, die sehr lange gebraucht hat – wir haben morgen die VOB-Abnahme –, die tatsächlich, wie ich gehört habe, am 4. September in Betrieb gehen soll. Man muss selbstkritisch sagen, auch da hätten wir sicherlich, was die Informationspolitik betrifft, besser arbeiten können. Dieses Thema müssen wir anpacken. Ich denke, genau solche Veranstaltungen dienen dazu, aber auch solche Themen wie der „Aktionsplan Wasserstraßen“ in NRW. Ich glaube, die IHK hat es aufgestellt. Wir sind gerade dabei, für dieses Gesamtkonzept Westdeutsches Kanalnetz ein Kommunikationskonzept, ein Beteiligungskonzept zu erstellen, wie wir tatsächlich mit allen, die Interesse haben, ins Gespräch kommen, wie wir die Maßnahmen möglichst schnell in einem vernünftigen Zeitraum umsetzen können.

Uwe Büscher (Dortmunder Hafen AG): Ich komme zunächst auf die Fragen von Herrn Abgeordneten Löcker zum Thema „Systemrelevanz“ zu sprechen. Die Logistikdrehschleife Dortmunder Hafen hat sich während des Lockdowns zuverlässig weitergedreht. Die Bauindustrie war hierfür eine wichtige Stütze. So ist der Schiffsgüterumschlag von Baustoffen im April im Vergleich zum Vorjahresmonat sogar gestiegen. Durch Bereitstellung von Pufferflächen hat der Dortmunder Hafen außerdem die Lieferfähigkeit von Unternehmen unterstützt und zur Daseinsvorsorge in der Region beigetragen.

Die Coronakrise hat die Sichtweise vieler Menschen auf die Vorteile des Binnenschiffs sogar noch geschärft: keine Abfertigungsstaus an den Grenzen und eine große Flexibilität hinsichtlich der Transportgüter. Wenige Menschen bewegen in der Binnenschifffahrt große Mengen. Eine zusätzliche Schleusenkammer würde in Krisensituationen wie diese wertvolle Beiträge leisten, um die Daseinsvorsorge im östlichen Ruhrgebiet über den Dortmunder Hafen zuverlässig zu unterstützen.

Zum Thema, wie das Ganze in den Markt eingreift, meine Einschätzung. Der Dortmunder Hafen ist – wie im Antrag richtig beschrieben – der verkehrstechnisch wichtigste Ort des östlichen Ruhrgebiets, der über Wasser, Schienen und Straßen mit dem gesamten europäischen Verkehrssystem verbunden und somit von gesamtem europäischem und internationalem Interesse ist. Der Hafen ist Warendrehscheibe für das gesamte Ruhrgebiet, die angrenzenden Regionen sowie für die ZARA-Häfen Zeebrugge, Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam sowie die deutschen Seehäfen.

Europas größten Kanalhafen in Abhängigkeit von einer einzelnen derart störanfälligen Schleuse zu halten, sehen wir als staatlichen Eingriff in den Markt, der Unternehmens-

existenzen und Arbeitsplätze gefährdet, unternehmerische Standortentscheidungen wesentlich beeinflussen kann und einen Imageschaden für das Industriegebiet und den Wirtschaftsstandort Dortmund bedeutet.

Die Bundeswasserstraßenverwaltung sollte sich ihrer Verantwortung für abnehmende Schiffsgüterverkehre bewusst werden und durch Investitionen in kapazitätsfördernde Infrastrukturen wie einer zweiten Schleusenkammer und dem Aufbau verlorengegangenen Vertrauens bei den Unternehmen des östlichen Ruhrgebiets endlich eine Trendwende einleiten. Diese Trendwende ist durch Klimaziele und den „Masterplan Binnenschifffahrt“ politisch gewünscht und muss jetzt durch konkretes Handeln seinen Weg vom Papier in die Praxis finden.

Zu der Frage der Diskussion über den Bundesverkehrswegeplan in den letzten Jahren von Herrn Abgeordneten Vossemer will ich sozusagen die Betroffenheit darstellen, die wir in den letzten Jahren hatten. Allein ausgehend vom Jahr 2013 ist der Dortmunder Hafen an 109 Tagen gar nicht oder nur eingeschränkt erreichbar gewesen. In den darauffolgenden Jahren hat es immer wieder erhebliche Restriktionen durch die Reparaturen gegeben. Ich glaube, es gibt keine einzige Wirtschaftseinheit in Nordrhein-Westfalen, die derart betroffen gewesen ist wie der Dortmunder Hafen.

Ich muss Ihnen sagen, die späte und zögerliche Feststellung von Schäden in Henrichenburg – wie Kollege Huber das gerade dargestellt hat – über die Jahre hat uns auch persönlich vor Augen geführt, welche Abhängigkeitsverhältnisse da sind, die dringend beseitigt werden müssen. Wir haben uns mit allen politischen Institutionen in jener Zeit in einem intensiven Diskussionsprozess befunden. Ich sehe da keine Versäumnisse, was diese Dinge angeht.

Im Übrigen ist es nie zu spät, so etwas auf den Punkt zu bringen. Das ist meiner Ansicht nach auch jetzt der richtige Zeitpunkt dafür. Deswegen zu der Frage, ob ich irgendwelche Versäumnisse in der Diskussion oder dem Dialog sehe. Das ist nicht der Fall. Es war für alle Beteiligten auch ein entsprechender Lernprozess.

Ich will noch auf die Frage eingehen, was die Informationspolitik für uns eigentlich bedeutet. Man muss sich das mal vorstellen. Im Jahr 2013 haben wir über eine Eintragung in das Elektronische Wasserstraßeninformationssystem von der Sperrung der Schleuse gehört, die sich dann bis in den September des Jahres hinein gezogen hat. Am Abend der Bundestagswahl war plötzlich Schluss mit dem Streik, der sich an die Reparaturmaßnahmen im Frühjahr sozusagen anband. Wir sind überhaupt nicht offensiv durch irgendwelche Mails, Telefonate oder sonst irgendwas darüber informiert gewesen, sondern wir mussten uns von heute auf morgen auf diese schwierige Situation einstellen. Ich sage noch einmal: 109 Tage den Wirtschaftsbetrieb nicht durchführen zu können, das war schon eine schwierige Herausforderung.

Stefan Peltzer (IHK zu Dortmund): Zu der Frage von Herrn Löcker zur Systemrelevanz. Ich glaube, um die Systemrelevanz des Dortmunder Hafens oder generell der Häfen richtig bewerten zu können, darf man nicht nur die Schiffe sehen, die ankommen, entladen werden, sondern die trimodalen Umschlagspunkte, die die Häfen nun

mal sind, machen im Grunde genommen den Wert aus, dass wir von Straße, Schiene, Wasserstraße die Möglichkeit haben, gebrochene Verkehre zu erzeugen.

Es ist ja das politische Ziel, die Direktverkehre, die mit dem Lkw laufen, auf die Verkehre zu ziehen, die wir in der Regel über einen Hafen dann auf die Wasserstraße oder die Schiene bringen können. Wir haben die positiven Beispiele bis in das Siegerland hinein, dass solche Dinge auch gut funktionieren können und insoweit insbesondere der Dortmunder Hafen gerade Richtung Osten und Süden ein relativ hohes Einzugsgebiet hat und damit neben den Spezialgütern, die gerade schon angesprochen wurden, in der Chemieindustrie entsprechend eine hohe Systemrelevanz ist.

Ich möchte die beiden Fragen, was das Land tun kann und zum Thema Aktionsplan zusammenfassen. Um es etwas klarer zu formulieren: Es geht mir nicht um einen Aktionsplan, Herr Anspach, für die Wasserstraße insgesamt. Im Wort „Aktionsplan“ ist nun mal das Wort „Aktion“ enthalten, und daran hat es in den letzten Jahren durchaus gemangelt. Das heißt, es geht darum, wirklich etwas zu tun, und zwar für das Kanalnetz.

Bitte jetzt nicht übelnehmen, aber wenn man jeden Tag hier im wunderbaren Landtag auf den Rhein schaut, scheinen einem die Themen ein bisschen näherzuliegen, und das Kanalnetz fällt – zumindest nach meinem Empfinden – ein Stück weit hinten rüber. Wenn es nun gelingt, mit einem Aktionsplan für das Kanalnetz diese Themen deutlicher zu bündeln, kann es uns gelingen, im positiven Sinne ein Gegengewicht zu setzen.

Was soll in einen solchen Aktionsplan? Ich hatte gerade gesagt, die Systemrelevanz entsteht durch die trimodalen Umschlagspunkte. Eine der entscheidenden Faktoren, die das Land selbst in der Landesplanung in der Hand haben könnte, sind die Infrastrukturkorridore, die ich vorschlage. Die wenigsten Güter werden im Hafen umgeschlagen, dort direkt in einer dortigen Industrie verbraucht, sondern müssen irgendwie in den Hafen kommen oder aus dem Hafen herauskommen, in aller Regel mit dem Lkw.

Es bringt uns also nichts, wenn wir die wunderbaren Umschlagmöglichkeiten haben und dank Ihrer Hilfe im LEP auch die Flächen gesichert haben, es muss uns gelingen, trotz schwieriger örtlicher Verhältnisse und auch Widerstände, die Wege in den Hafen zu sichern. Das ist eine Sache, die in der Landesplanung gelingen könnte.

Die Festmachpoller genauso wie der Vorschlag, mit einem Schleusentor etwas zu bewerkstelligen, das kann im Grunde genommen nicht alles sein. Denn die Währung, in der bezahlt wird, ist die Betriebssicherheit. Vielleicht muss man für eine relativ alte Infrastruktur wie die Schleusen mal moderne Instrumente wie einen Innovationswettbewerb einsetzen, um die neuralgischen Punkte zu identifizieren, die schiefgehen können, um dann entsprechend Vorsorge für die Betriebssicherheit zu schaffen.

Da kann ich an die sogenannte Vogel-Perspektive von Herrn Vogel anschließen. Ich wusste zwar, was ein Poller ist und was er grob macht, aber welche Bedeutung er hat, ist mir auch erst klar geworden, als er ausgefallen ist. Wenn ich nur ein Schiff entsprechend schleusen kann, dann sinkt logischerweise die Kapazität auf 50 %. Das ist ein Punkt, der uns total überrascht hat. Vielleicht sind die Poller nicht das Letzte, was uns noch wie „Kai aus der Kiste“ entgegenspringt. Das könnte in einem solchen Aktionsplan

„Innovationswettbewerb“ bewertet werden. Es ist eine Sache, die man in einem regionalen Umfeld hier betrachten könnte.

Die Schleusen sind nicht alles. Ich glaube, in der Stellungnahme ist auch wahrgenommen worden, dass die Schleusen ein Punkt und die Brücken ein anderer Punkt sind. Ein solcher Aktionsplan zeigt auch, dass ein Hafen wie in Dortmund nicht solitär steht, zwar eine Punkt-Infrastruktur ist, doch die will irgendwo hin, entweder an die Nordsee oder an den Rhein. Insoweit muss die Strecke bewertet werden vom Dortmunder Hafen bis entweder an die Nordsee oder bis an den Rhein, und die Herausforderungen, die es gibt, sind entsprechend zusammenzufassen.

Auch hier ist das Land nicht handlungsunfähig. Wir haben in der Studie des Verkehrsverbandes den Vorschlag der interkommunalen Planungsgemeinschaften gemacht. Denn ein Drittel der Brücken ist nun mal in Hoheit des Landes, ein anderes Drittel in Hoheit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung, und das letzte Drittel in kommunaler Gemeinschaft.

Ich glaube, wenn man einer Kommune, die noch eine Brücke mit einer Restwertzeit von 15 Jahren hat, sagt, sie bekomme nur einen Ersatzneubau, wenn sie nichts tue. Aber am Ende wolle sie doch einen Fahrradweg haben, der beidseitig 1,50 m breit ist, und vielleicht sollten noch schwerere Verkehre darüber laufen. Das könnte sie bekommen, wenn wir jetzt den Neubau starten würden, aber dazu müsste sie vielleicht die Planungsressourcen bereitstellen, die die Wasserschifffahrtsverwaltung jetzt nicht hat. So haben beiden Parteien etwas davon.

Auch hier ist die Stadt Hamm Musterbeispiel mit dem Bau der B 63n. Die Stadt hat Planer aktiviert, hat eine Kreuzfahrt ausgeschrieben, um sie zu bekommen. Das sind Instrumente, wie ich sie mir vorstelle, pragmatisch an solche Dinge heranzugehen.

Zu der Frage von Herrn Reuter zur Verlagerung. Die Währung, in der bezahlt wird, ist nicht nur die Betriebssicherheit, sondern die Währung, in der bezahlt wird, ist auch das Vertrauen der Wirtschaft. Das ist im Zweifel unbezahlbar. Denn Mengen, die durch Sperrung oder durch Niedrigwasser oder andere Ereignisse einmal aus der Wasserstraße verloren gehen, die gewinnen wir schwierig zurück.

Wir haben einerseits die Mengen, die so oder so auf der Wasserstraße sind. Das sind die Schüttgüter, die angesprochen wurden, das sind chemische Erzeugnisse. Beim Niedrigwasser haben wir gesehen, wo es jeder an der Tankstelle zu spüren bekommen hat. Doch wir bemühen uns hier nach Kräften. Deswegen ist heute die Anhörung. Wir bemühen uns um die Güter, die eine Wahl haben. Wir wollen weniger konkurrieren zwischen der Schiene und der Wasserstraße, sondern wir wollen Verkehre von der Straße wegnehmen. Verkehre, die eine Wahl haben, brauchen genau dieses Vertrauen in zugegebenermaßen komplizierter zu organisierende gebrochene Verkehre, die vielleicht nicht mal preiswerter sind. Die müssen wir schmackhaft machen und zumindest die Betriebssicherheit oder die Sicherheit dieses Transports herstellen, und das geht mit jedem Tag der Sperrung, die wir haben, verloren.

Herr Vossemer, Sie haben noch nach den Bewertungskriterien gefragt. Das ist ein ganz wichtiger Punkt. Wir werden, egal, welche Couleur die Landesregierung hat, immer eine Klatsche beim BVWP erleiden, wenn wir uns an der Stelle nicht Gedanken

darüber machen, wie wir die Zukunft der Wasserstraße bewerten wollen. Denn aktuell bewertet der BVWP das Gestern.

Der BVWP ist ein super Instrument, um sich innerhalb der Verkehrsträger Gedanken darüber zu machen, eine Prioritätenreihung aufzustellen, was uns am Ende wichtiger ist aufgrund des volkswirtschaftlichen Nutzens. Das will ich überhaupt nicht in Abrede stellen. Bei der Schiene ist es uns gelungen, eine angebotsorientierte Planung zu machen. Der Deutschlandtakt bedeutet, man will im 30-Minuten-Takt die großen Städte anbinden. Das hat erst einmal nichts mit der Nachfrage zu tun.

So wollen wir am Ende Güter von der Straße locken, die es dort heute nicht gibt, das heißt, mit Dingen, die wir auch als Industrie- und Handelskammern mit dem autonomen Binnenschiff vorgeschlagen haben, und passenderweise ist das Testfeld vom Dortmunder Hafen bis zur Schleuse.

Wenn wir heute im BVWP sagen, wir haben das autonome Binnenschiff, wir wollen mit den kleinen flexiblen Schiffen dem Bedarf der Wirtschaft so entsprechen, dann brauchen wir das 5G-Netz an der Wasserstraße, dann würden wir abgeschmettert. Das einzige Kriterium, das angelegt würde, wäre: Welche Mengen transportiert ihr? Dann sagen wir: Die ganzen iPhones, die transportiert werden, sind enorme Werte. Außerdem haben wir ganz andere Gütergruppen. Wenn nach den Mengen gefragt wird, die transportiert werden, haben wir wieder das Nachsehen, wenn es uns es nicht gelingt, die Zukunft der Wasserstraße am Ende in diese Modelle einzubringen. Im Moment passen wir die Realitäten und die Zukunft dem Modell an und nicht das Modell der Realität oder der Zukunft. Das muss doch eigentlich das Ziel sein.

Ein bisschen beantwortet das die Frage von Herrn Klocke. Die Frage ist natürlich ein bisschen provokant gestellt: Was passiert, wenn es die Schüttgüterverkehre nicht mehr gibt? Auch wenn ich jetzt ein zweites oder drittes Mal den Hafen Hamm zitieren muss, aber es passt als regionales Beispiel gut, dass, wo Flächen und Möglichkeiten sind, es gelingt, mit der Wirtschaft auch in diese Möglichkeiten hineinzugehen. Das heißt, da sind es Nahrungsmittel gewesen, die zwei Unternehmen jetzt umschlagen. Vielleicht ist es der Anfang eines kleinen Clusters, das diese Nahrungsmittel entsprechend weiterverarbeitet, sodass der Hafen seine Funktion, nicht nur die Waren in Empfang zu nehmen, sondern in einer industriellen Weiterverarbeitung in einem Verbund am Ende wirklich Güter hervorbringt.

Das wäre meine Perspektive für den Hafen, wenn diese Recycling-Materialien wie Kraftwerksnebenprodukte und andere Dinge zurückgehen. Auch der Wasserstoff, über den wir im Land sehr viel diskutieren, braucht viel Fläche. Das vielleicht auf die Frage, was wir mit den Flächen im Hafen machen. Haben Sie Vertrauen; die werden wir schon gut einsetzen, wenn andere Verkehrsarten zurückgehen.

Roberto Spranzi (Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e. V.): An mich ist keine Frage gerichtet worden. Das lässt für mich den Schluss zu, dass unsere Stellungnahme zum Antrag wohl so fundiert und detailliert war, dass es keiner Frage bedarf. Ich möchte trotzdem gern zwei Sätze für das Binnenschifffahrtsgewerbe sagen.

Ich bin ein Kind des Ruhrgebiets. Ich wohne in Gelsenkirchen, fahre jeden Tag von Gelsenkirchen nach Duisburg. Vor Corona bin ich eine 1:15 Stunde gefahren, heute fahre ich – schon wieder – 45 Minuten. Der Lkw-Verkehr nimmt zusehends massiv zu. Ich glaube, das ist ein Punkt, den wir aufgreifen müssen. Wir sprechen heute hier über den Dortmunder Hafen, den größten Kanalhafen Europas. Das kann man auch mal sagen. Für die Binnenschifffahrt ist es schon systemrelevant. Die Häfen sind alle systemrelevant. Auch für das Hinterland – denke ich – hat Dortmund noch viel Potenzial.

Wir können jetzt gern mit Herrn Huber bezüglich der Mengen, die wir transportieren, philosophieren. Es sind ungefähr 2 Millionen Tonnen, die pro Jahr transportiert werden. Ich sage, wir sollten nicht von heute aus denken, sondern wir müssen an morgen denken. Weil Herr Huber weiß, dass im Durchschnitt eine Wasserstraßenmaßnahme von der Feststellung des Bedarfs bis zur Fertigstellung immer noch im Durchschnitt 13 Jahre dauert, frage ich mich: Wann fange ich an zu überlegen? Ich muss irgendwann anfangen. Selbst wenn wir heute zu dem Ergebnis kommen, wir machen eine zweite Schleuse in Henrichenburg, dann wird die nicht vor 2035 stehen. In dieser Zeit kann sich auch noch sehr viel entwickeln.

Als Vertreter der Binnenschifffahrt bleibe ich dabei: Die Verkehrsdichte im Ruhrgebiet ist immens. Wir müssen an die Umwelt denken. Das Binnenschiff hat Kapazitäten, ist umweltfreundlich, kann mit viel weniger Aufwand viel größere Mengen transportieren. Wenn ich an den Bundesverkehrswegeplan 2030 denke, in dem auch die Anhebung der Brücken am Rhein-Herne-Kanal und Wesel-Datteln-Kanal durchaus vorgesehen sind, dann haben wir Potenzial im Bereich des Containerverkehrs, der nach wie vor ein Wachstumsmarkt ist. Diese Transporte können und müssen wir von der Straße holen. Es ist auch politisch erklärter Wille, dass die Güter von der Straße runterkommen. Wir waren schon kurz vor dem Verkehrskollaps. Dann kam Corona – ich will nicht sagen Gott sei Dank –, dann fuhr es runter, und jetzt sind wir wieder dabei, es hochzufahren.

Ich kann nur an Sie appellieren, es soll nicht immer der Nutzen-Kosten-Faktor das Maßgebliche sein – das wurde vorhin von dem einen oder anderen Kollegen gesagt –, wir müssen auch anders denken. Es kann nicht nur um die Wirtschaft gehen, wir müssen an die Umwelt, an den Verkehr und auch an die Menschen, die im Ruhrgebiet leben, denken. Ich habe schon mehrfach mit Hendrik Wüst in verschiedenen Diskussionen besprechen dürfen, dass hier das Land NRW als größtes und verkehrsstärkstes Bundesland seine kräftige Stimme in Berlin erhebt und sagt, dass hier etwas zu tun ist.

Vorsitzender Thomas Nückel: Vielen Dank. Damit ist die erste Runde abgeschlossen. Wir haben die Chance für eine zweite Runde.

Ulrich Reuter (FDP): Herr Huber, ich muss noch mal auf ein Thema zurückkommen, das nach meinem Dafürhalten jetzt etwas ausweichend beantwortet wurde. Wir hatten vor nicht allzu langer Zeit hier schon mal eine Anhörung. Da war Ihr Chef zugegen, der in vielen Dingen auch mal ausweichend geantwortet hat.

Ich hatte gesagt, was wir im Straßenbau bei den Autobahnbaustellen durchaus relativ erfolgreich hier in Nordrhein-Westfalen auf die Straße gebracht haben, eine Beschleuni-

gung, indem wir mehr Stunden am Tag bauen als wir das vielleicht jetzt tun. Sie haben es ein wenig ausgeklammert, auch mal über neue Wege nachzudenken, um da entsprechend die Zeiten zu verkürzen.

Bei vielen Maßnahmen, die in Nordrhein-Westfalen anliegen, gibt es eine Sechs-Wochen-Regel. Am Main gibt es eine Vier-Wochen-Regel. Das erschließt sich mir am Ende nicht. Insofern ist es etwas, was zukünftig auch die in Nordrhein-Westfalen vertretete „*Parlamentarische Gruppe Binnenschifffahrt*“ beschäftigen wird, auch dieses Verhältnis zur WSV. Bei diesen Dingen werden wir sicherlich vielfach nachfragen. Da muss ich jetzt noch etwas Konkretes hören.

Nic Peter Vogel (AfD): Herr Spranzi, eine Frage an Sie. Es geht um Kommunikations- und Informationspolitik. Ich habe erfahren, dass man im Bereich um den Dortmunder Hafen manchmal zu spät erfährt – wenn man es überhaupt erfährt –, wann es Instandhaltungsarbeiten gibt, die jetzt nicht der Not der Stunde geschuldet, sondern fast routinemäßig sind. Ich möchte gern erfahren, was für Sie das Best-Case-Szenario wäre.

Ich könnte mir vorstellen, dass man eventuell an einem Runden Tisch beispielsweise mit den Hafenbetreibern, Reedereien, Zulieferern oder den ortsansässigen Firmen gemeinsam eruiert, wann der beste Zeitpunkt für Angebot und Nachfrage witterungsbedingt wäre und man im Vorfeld eine sehr weitreichende Informationspolitik hat. Wie ist dazu Ihre Einschätzung?

Eine Verständnisfrage an Herrn Huber. Ich hatte eben gefragt, wie man das mit den Ersatztoren gestalten könnte. Vielleicht habe ich Sie da falsch verstanden. Mir kam es so vor, als wäre der Zeitraum Ende der 90er-Jahre – also Schleuse Henrichenburg 1989 – fast eine Art Alleinstellungsmerkmal gewesen, wie man damals die Schleusentore hergestellt hat, mit den Schweißabläufen oder Ähnlichem. Habe ich Sie da falsch verstanden, oder ist das teilweise wirklich damals diesem Zeitraum geschuldet? Hat man es vorher anders gemacht, macht man es jetzt ganz anders? Vielleicht können Sie das kurz präzisieren.

Carsten Löcker (SPD): Mit Blick auf die Ausführungen von Herrn Spranzi, Herrn Peltzer und Herrn Büscher drängt sich mir insbesondere die Frage auf – es hat auch Ausführungen seitens des WSV gegeben –, dass man daran interessiert ist, zunächst mal den Status quo erreichen zu wollen. Mit Blick auf den „Masterplan Binnenschifffahrt“ muss der Hinweis erlaubt sein, dass es nicht darum geht, den Status quo zu erhalten, sondern mit Blick auf die politischen Anforderungen, auch Güterverkehr auf die Straße zu bringen, braucht aus unserer Sicht mehr als den Ansatz, den Status quo fortzuschreiben. Ich will ausdrücklich sagen, dass sich in dem Zusammenhang auch Fragen aufdrängen, wenn es um Personalzuweisungen geht. Ich will nicht näher darauf eingehen. Ich habe völlig andere Informationen über das, was bisher gelaufen ist, auch an Personalzuweisungen. Doch das ist heute nicht unser Thema. Das ist politisch zu bewerten.

Ich frage insbesondere Herrn Büscher mit Blick auf die beförderten Tonnagen und die Bedeutung von Tonnagen und auf den Transport auf den entsprechenden Binnenschifffahrtsstraßen: Welche zusätzliche Faktoren außer Tonnagen sollten in der

Kosten-Nutzen-Berechnung der Binnenwasserstraßen einfließen? Es ist deutlich geworden, worum es am Ende genau geht, wenn wir darüber nachdenken: Wie wollen wir Ausbau mit Blick auf die Anforderungen und die Umsetzungen organisieren? Brauchen wir aus unserer Sicht neue oder möglicherweise andere Bewertungen mit Blick auf das, was wir politisch formuliert haben, dass wir den Ausbau weiter vorantreiben wollen? Welche zusätzlichen Faktoren neben Tonnage brauchen wir?

Herr Spranzi, Sie haben in Ihrem Redebeitrag meiner Meinung nach ziemlich deutlich den Widerspruch herausgearbeitet mit Blick auf das, was fachlich solide seitens von Herrn Huber vorgetragen worden ist, was im Grunde genommen an Erwartungshaltung da ist mit Blick auf die politische Begründung. Wir machen den Status quo, auf der anderen Seite wird gesagt, man braucht die zweite Schleuse.

Sagen Sie bitte noch zwei Sätze, welche Intention Sie mit Blick auf das Bauwerk in Henrichenburg haben. Es geht aber auch darum, mal eine Antwort zu bekommen. Wenn es ein Ersatztor gibt, kann man dafür sein. Wenn es um kurzfristige Maßnahmen geht, um den Betrieb sicherzustellen, ist, glaube ich, die Frage erlaubt: Warum brauchen wir möglicherweise eine zweite Schleuse in Henrichenburg mit Blick auf den „Masterplan Binnenschifffahrt“?

Wir haben es immer wieder zugetragen bekommen, und es mag sein, dass sich in der Zwischenzeit die Sicht völlig verändert hat und der WSV in dem Zusammenhang schon die richtige Position einnimmt. Wir haben es anders gelesen.

Vorsitzender Thomas Nüchel: Gibt es weitere Frage für die zweite Runde? –

(Nic Peter Vogel [AfD]: Dürfte ich noch eine kurze Frage stellen?)

– Okay.

Nic Peter Vogel (AfD): Ich habe eine Frage an Herrn Huber in Bezug zu dem, was Herr Löcker gerade gefragt hat neben der Tonnage. Von Herrn Anspach ist gerade schon gesagt worden, Chemiegüter, gefährliche Güter von der Straße zu nehmen, auch in Bezug auf sperrige Güter, die wahrscheinlich auf den Straßen einen Rattenschwanz von langen Sperrungen haben. Führt so etwas auch volkswirtschaftlich in die Überlegungen hinein, wie sie Herr Löcker neben der Tonnage angefragt hat?

Vorsitzender Thomas Nüchel: Dann kommen wir zur Antwortrunde.

Jörg Huber (Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes): Herr Reuter, die Antwort auf diese Frage bin ich Ihnen schuldig geblieben. Es war keine Absicht. Zu Ihrer Frage, wie wir gedenken, Maßnahmen zu beschleunigen. Sie bringen das Beispiel vom Straßenbau, dass dort im Mehrschichtbetrieb gearbeitet wird. Das sind natürlich Modelle, die auch in der WSV bei Baustellen durchaus gefahren werden.

Wenn ich im Dreischichtbetrieb Baumaßnahmen abwickeln, brauche ich auf Verwaltungsseite in der Bauüberwachung eben Personal, damit ich einen Dreischichtbetrieb abwickeln kann. Das ist ein Problem. Ich brauche Bauüberwacher, Ingenieure,

Baubevollmächtigte, die so ein Projekt begleiten. Das heißt, wenn wir tatsächlich einen 24-Stunden-Betrieb machen, ist es auf der Personalseite ein immenser Aufwand, den wir derzeit so nicht abdecken können.

Ich nehme es noch mal mit. Es ist ein Ansatz, der in der Tat der WSV nicht ganz fremd ist. Es ist auch abhängig davon, welche Struktur man an Auftragnehmern hat. Wenn Sie mit kleineren Unternehmen arbeiten, die oft solche Stahlbauarbeiten machen, haben die zum Teil auch Probleme, im Mehrschichtbetrieb zu arbeiten. Sie müssen dann kurzfristig versuchen, Personal anzuwerben, das fachkundig ist, um einen Dreischichtbetrieb zu machen. Es ist in der Praxis schwierig. Ich glaube, wenn man solche Modelle in der Fläche für standardisierte Projekte anbietet und der Markt darauf auch reagiert, dann wird es ein Erfolg sein, wie es im Straßenbau tatsächlich der Fall ist.

Herr Vogel, zu dem Thema Ersatztore. Es ist so, dass in den 90er-Jahren eine große Anzahl an Schleusen konzipiert wurde. Die Saar wurde beispielsweise zu dem Zeitpunkt neu gebaut. Man hat damals das erste Mal umfangreich mit neuen Stahlkonstruktionen gearbeitet, die geschweißt sind. Die alten Schleusen am WDK sind alles Schleusenbauwerke, die in den 20er-Jahren, 30er-Jahren entstanden sind. Es sind zum Teil Nietkonstruktionen, die eine andere Lastabtragung haben als geschweißte Tore.

Man hat in der WSV dann festgestellt, dass vermehrt dieses Schadensbild, was wir auch in Henrichenburg haben, auftritt. Daraufhin gab es über neue Erlasse eine Verfügungslage, dass für Schleusentore künftig ein Betriebsfestigkeitsnachweis – so heißt das – statisch geführt werden muss, der jetzt nicht nur von der statischen Lasteintragung ausgeht, sondern man sagt: Ein Tor, was ich im Stahlwasserbau konzipiere, hält 70 Jahre, und in den 70 Jahren hat das Tor soundso viel Wasserspiegelschwankungen aufzunehmen, die zu Lastwechseln und somit zu Materialermüdung führen. Das sind letzten Endes die Ursachen der Risse. Es ist ein Thema, was aus der Zeit resultiert, in der die Schleuse konstruiert wurde.

Zu der Frage von Herrn Löcker, wie man die Kapazitäten auf der Wasserstraße einschätzt. Es ist schwierig. Ich gebe zu, es ist auf der einen Seite eine Henne-Ei-Diskussion. Was möchte ich, wo möchte ich hin, was brauche ich? Ich bin Bauingenieur und schaue erst mal konkret auf mein Bauwerk und sage, eine Schleuse hat eine Leistungsfähigkeit von soundso viel Tonnen, wobei Tonnen falsch ist.

Da bin ich völlig bei den Kollegen. Wir müssen zu einer anderen Bewertung kommen. Wir bewerten die Binnenschifffahrt nach transportierten Tonnen, wir bewerten aber kein leeres Binnenschiff, das auf den Wasserstraßen fährt. Auf den Autobahnen wird es ganz anders gemacht. Da zählt man die Lkw, und es interessiert keinen, ob er Ladung hat oder nicht. Insofern muss man einen anderen Ansatz finden, wie man letzten Endes bewertet.

Wenn ich so ein Schleusenbauwerk betrachte, gibt es beim Schleusenbauwerk die Kapazitätsgrenze. Da spielt die Tonnage keine Rolle, sondern es spielt eine Rolle: Welche Dauer braucht eine Schließung? Wie kommen die Schiffe an, geregelt, unregelt? Dann gibt es Ermittlungsmöglichkeiten, wie viele Schließungen ich im 24-Stunden-Betrieb einer Schleuse durchführen kann.

Wenn man konkret die Schleuse Henrichenburg anschaut, haben wir tatsächlich Kapazitäten. Das gilt für das Wasserstraßennetz. Wenn ich bei der Thematik Verlässlichkeit und Alterszustand vom Idealzustand ausgehe und das Wasserstraßennetz anschau, haben wir an den meisten Wasserstraßen Kapazitäten, die von heute auf morgen sofort genutzt werden könnten. Insofern tun wir uns tatsächlich schwer zu sagen: Henrichenburg ist ein Schwerpunkt, wo wir über einen Neubau reden.

Ich habe es eingangs gesagt, natürlich reden wir irgendwann natürlich über einen Neubau dieser Schleuse. Man kann auch darüber diskutieren, wann man vernünftigerweise über Neubau redet, weil es lange Vorlaufzeiten gibt. Aber in den nächsten fünf bis zehn Jahren ist das für uns in der Prioritätensetzung kein Thema.

Uwe Büscher (Dortmunder Hafen AG): Ich komme auf die Frage zur Informationsqualität der Beteiligten zu sprechen, die mir sehr wichtig. Die Informationsqualität hat sich in der Zwischenzeit erheblich verbessert. Da hat man voneinander gelernt. Ich glaube, dass in der Bundesverwaltung klar angekommen ist, dass man mit Wirtschaft und Unternehmen nicht so umgehen kann, wie man es noch 2013 gedacht hat. Da waren wir wirklich die Kunden, die als Bittsteller aufgetreten sind und auf die Reparaturarbeiten gewartet haben. Das hat sich in der Zwischenzeit erheblich zum Besseren gewendet.

Wir haben zum Beispiel bei den Reparaturarbeiten, die im vergangenen Jahr stattgefunden haben, eine Besuchsreise durchgeführt. Wir haben die Reparaturarbeiten in Henrichenburg intensiv besucht und begleitet. Das hat dazu geführt, dass wir eine erhebliche Termintreue erreichen konnten, was die Fertigstellungen der Arbeiten angeht. Von daher können Sie sehen, dass sich die Informationspolitik erheblich verbessert hat. Ich hoffe, dass das auch in Zukunft so bleibt, wie es im Augenblick der Fall ist.

Zu der Frage des Abgeordneten Löcker, welche zusätzlichen Faktoren außer beförderten Tonnagen noch in Kosten-Nutzen-Überlegungen einbezogen werden sollten. Ich bin der Meinung, die Verengung auf beförderte Tonnagen offenbart hier einen Tunnelblick der Bundeswasserstraßenverwaltung und lässt nicht erkennen, dass die Wasserstraßen in ihrer Vernetztheit und Wechselwirkung mit Ökonomie und Ökologie betrachtet werden.

Statt zu fragen, welche Transportmengen in Zeiten von Niedrigwasser und Wirtschaftskrise die Schleuse Henrichenburg passieren, sollte man bei Infrastrukturprojekten besser Folgendes fragen:

Wie viele Güterschiffe sollen vor dem Hintergrund von Klimazielen und den Zielen des „Masterplans Binnenschifffahrt“ künftig die Schleuse Henrichenburg passieren? Reicht für dieses Ziel tatsächlich eine einzige Schleusenkammer ohne Sicherheitsredundanz wie im Augenblick? Wie ist die Verkehrssituation, Stichwort Stausituation, vor Ort, die man durch eine zweite Schleusenkammer entschärfen hilft? Wie viele Arbeitsplätze hängen an einer funktionierenden Schleuse Henrichenburg? Wie viel reduzierter CO₂-Ausstoß hängt an einer dauerhaft funktionsfähigen Wasserstraßenanbindung Dortmunds? Welches Einzugsgebiet in Millionen Menschen hat der Dortmunder Hafen? Wie hoch ist die Eintrittswahrscheinlichkeit von Störungen an der Schleuse Henrichen-

burg, und welche Folgekosten für Betriebe hängen daran? Welche Imageschäden entstehen der Schifffahrt und dem Wirtschaftsstandort durch Störungen an der Schleuse Henrichenburg? Wie steht es um die Systemrelevanz des Dortmunder Hafens als Warendrehscheibe gerade in Krisensituationen, wie wir sie seit März dieses Jahres alle gemeinsam erlebt haben?

Das sind meiner Ansicht nach doch die Kennziffern, um die es bei einer Bewertung einer zweiten Schleusenkammer gehen muss.

Stefan Peltzer (IHK zu Dortmund): Ich möchte lediglich die Aussage von Herrn Büscher ergänzen. Wenn wir uns die Bewertungskriterien noch mal anschauen. Die Verkehrswissenschaft kennt ja Dinge wie zum Beispiel die Transportleistungen. Wir bewerten Tonne mal Kilometer, aber der Wert spielt bisher keine Rolle. Das wäre mein erster Schritt, um der Wasserstraße da mehr Gewicht zu verleihen.

Roberto Spranzi (Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e. V.): Herr Vogel, bezüglich der Kommunikation springe ich Herrn Büscher gern zur Seite. Die Kommunikation mit der Wasserstraßenverwaltung hat sich in den letzten Jahren sehr stark verbessert. Tatsächlich werden wir – das ist wiederum ein kleiner Makel – informiert.

Sie fragten – so habe ich Sie verstanden –: Gibt es eine Möglichkeit, dass man einen Runden Tisch bildet, wo die Verladerschaft, die Produzenten, die Häfen an einem Tisch sitzen und man darüber diskutiert, wann der richtige Zeitpunkt wäre, um eine Maßnahme durchzuführen? Ich denke, so weit sind wir noch nicht, Herr Huber. Ich glaube, das wird noch eine lange Wegstrecke werden.

Ich muss gestehen, als Vertreter der Binnenschifffahrt ärgert es mich natürlich auch. Wir waren dieses Jahr selbst betroffen. Es war schon lange klar, dass die Schleuse Wanne-Eickel über einen längeren Zeitraum instand gesetzt werden muss. Seit Monaten war klar, dass es im April passieren würde. Noch wenige Tage vorher hatte ich einen Werfttermin mit meinem Schiff, hatte einen Investitionsplan gemacht und das Schiff zur Werft gebracht. Dann kam die Meldung, es wird erst im Oktober gemacht. Jetzt lag ich mit meinem Schiff ohne Einkünfte an der Werft, und die Sperrung wurde nicht gemacht. Sie können sich vorstellen, dass ich mich aufgeregt habe.

Ich bleibe dabei, die GDWS gibt sich im Rahmen ihrer Möglichkeiten Mühe zu informieren. Wir sind mit den maßgeblichen – in dem Fall – Herren und Damen zusammen und besprechen auch Dinge. Für mich sind die Häfen die Drehscheibe in vielerlei Bereichen, wo und wann der Materialfluss erfolgt. Es wäre für mich ein großer Wunsch, dass man so etwas hinbekommen kann. Ich habe dazu nur noch keine richtige Idee, doch ich nehme es mal als Anregung mit.

Ähnlich war es mit Wusterwitz, einer Schleuse in den neuen Bundesländern. Wusterwitz ist jetzt gesperrt. Gerade ist die Ernte eingefahren. Wir können jetzt fünf Wochen keine Erntegüter wie Raps, Getreide nach Westen bringen, und es ist schade, dass die Ernte jetzt fünf Wochen in den Lagern liegt, ohne transportiert werden zu können. Ich weiß nicht, ob man so etwas gerade nach der Ernte machen muss. Es würde sich vielleicht anbieten, es vor der Ernte zu machen.

Ich glaube, die GWDS ist auf einem guten Weg, mit dem Gewerbe im Gespräch zu bleiben. Daran wollen wir weiter arbeiten.

Zu der Frage von Herrn Löcker. Die Binnenschifffahrt generiert nicht die Güterverkehre, sie führt sie durch. Wir sind Dienstleister. Deshalb haben wir wenig Einfluss darauf, welche Richtung sich die Ware sucht. Wir müssen als Verband jede Maßnahme, die von der Politik zugunsten der Binnenschifffahrt in den Ring geworfen wird, aufnehmen und gutheißen. Sobald eine Engstelle da ist, wie sie mit einer Schleuse nun mal gegeben ist, sie ausfällt und 25.000 Lkw durch das Ruhrgebiet fahren müssen, weil sie sechs bis acht Wochen nicht funktioniert, dann kann das nicht im Sinne sein. Es ist nicht politischer Wille.

Wenn ich dann keinen Plan B habe, ist das für mich auch als Geschäftsführer eines Unternehmens schlecht. Ich muss immer einen Plan B haben. Wenn mir ein Geschäftsmodell einbricht und ich habe kein zweites, dann ist das ein unhaltbarer Zustand. Ich kann in dem Fall Herrn Büscher und die Verantwortlichen des Hafens Dortmund verstehen, dass sie sich fragen, wie sie Ansiedler für die Zukunft bekommen sollen, wenn immer dieser Unsicherheitsfaktor da ist, dass ich ein Risiko habe, dass ich nicht erreichbar bin.

Deswegen ist es wichtig, dass die trimodalen Verkehre, die der Hafen eigentlich generiert, die zweite Schleuse in Henrichenburg ein Thema sein muss.

Vorsitzender Thomas Nüchel: Vielen Dank. Ich sehe keine weiteren Wortmeldungen. Ich bedanke mich herzlich bei den Sachverständigen für die schriftlichen Stellungnahmen sowie für die sehr detaillierten Antworten in den Fragerunden.

Die Informationen und die gewonnenen Erkenntnisse aus der heutigen Sitzung werden wir in einer der nächsten Ausschusssitzungen auswerten. Das Anhörungsprotokoll wird auf der Internetseite des Landtags veröffentlicht. Ich danke allen Anwesenden für Ihre Teilnahme und wünsche einen guten Nachhauseweg.

Die nächste Sitzung des Verkehrsausschusses findet am 23. September 2020 um 13:30 Uhr statt.

Die Sitzung ist geschlossen.

gez. Thomas Nüchel
Vorsitzender

Anlage

10.09.2020/14.09.2020

73

Stand: 10.09.2020

Anhörung von Sachverständigen
Sitzung des Verkehrsausschusses**„Der Dortmunder Hafen braucht eine nachhaltige Zukunftsperspektive! – Die Landesregierung muss den Bau einer zweiten Schleuse gegenüber dem Bundesverkehrsminister mit Nachdruck einfordern“**

Antrag der Fraktion der SPD, Drucksache 17/8782

am Mittwoch, dem 2. September 2020
16.00 Uhr bis max. 18.00 Uhr, Plenarsaal**Tableau**

eingeladen	Teilnehmer/innen	Stellungnahme
Verein Dortmunder Hafenanlieger e.V. c/o Dolezych GmbH & Go. KG Karl-Heinz Keisewitt Dortmund	Karl-Heinz Keisewitt	17/2960
Bundesverband öffentliche Binnenhäfen e.V. Marcel Lohbeck Berlin	Dr. Arndt Glowacki	17/2977
Europäischen Vereinigung der Binnenschiffer e.V. Iris Klinkenberg Twistringen	keine Teilnahme	17/2963
Verband der Chemischen Industrie e.V. Hans van Bylen Frankfurt/Main	Niels A. Anspach	17/2954
Bundesverband öffentlicher Binnenhäfen Rainer Schäfer Berlin	keine Teilnahme	./.
Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Professor Dr.-Ing. Hans-Heinrich Witte Bonn	Jörg Huber	17/2965
Dortmunder Hafen AG Uwe Büscher Dortmund	Uwe Büscher Pascal Frai	17/2955

eingeladen	Teilnehmer/innen	Stellungnahme
IHK zu Dortmund Stefan Peltzer Dortmund	Stefan Peltzer	17/2952
Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) Jens Schwanen Duisburg	Roberto Spranzi	17/2913