

Anhörung von Sachverständigen im Verkehrsausschuss des Landtages NRW
am 02. September 2020

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

**Gemeinsame Stellungnahme
der Industrie- und Handelskammer zu Dortmund
und des Verkehrsverbandes Westfalen e.V.**

Marode Infrastruktur trotz politischem Rückenwind

Der Dortmunder Hafen ist durch die Bundeswasserstraßen „Wesel-Datteln-Kanal“, „Rhein-Herne-Kanal“ und den „Dortmund-Ems-Kanal“ an das überregionale Wasserstraßennetz angebunden und besitzt damit grundsätzlich sehr gute Standortvoraussetzungen für mehr Schiffgüterverkehr. Die Steigerung der Transportmengen und Verlagerungen von Gütern von der Straße auf die Wasserstraße ist politisch gewünscht. Das „Wasserstraßen-, Hafen- und Logistikkonzeptes des Landes NRW“ sowie der Landesentwicklungsplan bestätigen die landesbedeutsame Rolle des Dortmunder Hafens in dieser Aufgabe.

Anders als in der See- und Flussschifffahrt sind die Kapazitäten des Kanalnetzes in besonderer Weise von baulichen Voraussetzungen wie Schleusen, Brücken usw. abhängig. Der schlechte bauliche Zustand der Infrastruktur hat sich für den Dortmunder Hafen zum entscheidenden Engpassfaktor entwickelt. Ohne die Schleuse Henrichenburg ist der Dortmunder Hafen von der Außenwelt abgeschnitten. Eine positive Zukunftsperspektive für den Dortmunder Hafen hängt damit direkt von einer Beseitigung der Infrastrukturengpässe in Henrichenburg ab.

Die Industrie- und Handelskammer zu Dortmund (IHK) und der Verkehrsverband Westfalen e.V. unterstützen die Forderung nach einer zweiten Schleusenkammer. Selbst bei sofortigem Planungsbeginn wird die Realisierung mindestens zehn Jahre in Anspruch nehmen. Daher fordern die IHK und

Verkehrsverband Westfalen, ***zusätzlich auch ein Maßnahmenbündel zu entwickeln, dass kurzfristig die Betriebsstabilität der Schleuse erhöht.***

Mehr Aufmerksamkeit für das Kanalnetz

Die unzureichende Infrastrukturqualität der Schleuse Henrichenburg und die daraus entstehenden Betriebseinschränkungen für den Dortmunder Hafen stehen symbolisch für die umfassenden Probleme des gesamten NRW-Kanalnetzes. Die Mängel haben sich seit Jahrzehnten kumuliert. Die IHK und der Verkehrsverband Westfalen e.V. sehen in der fehlenden politischen Wertschätzung für das Kanalnetz auf Bundesebene einen wesentlichen Grund darin, warum die Bereitschaft bisher fehlt, die offenkundigen Mangelzustände zu beseitigen. Der Fokus des Bundes liegt auf den Seehäfen und mit Abstrichen auf dem Rhein.

Der gemeinsame Änderungsantrag der Bundestagsfraktionen der CDU/CSU und der SPD zum Gesetzentwurf der Bundesregierung für die Umsetzung des Bundesverkehrswegeplanes (2016) begründet für eine Aufnahme in den vordringlichen Bedarf: „Die Herstellung größerer Brückendurchfahrtshöhen (auf das Maß von 5,25 m über GWo (höchster Bezugswasserstand)) im Zuge von Ersatzneubauten von Brücken ist eine wesentliche Voraussetzung zur Ermöglichung eines durchgehend uneingeschränkten Verkehrs von Containerschiffen mit zwei Containerlagen sowie von Chemietankern bei entsprechenden Ladungszuständen (Leerfahrten) auf dem Wesel-Datteln-Kanal zwischen dem Rhein und Marl.“

Selbst für den größten Chemiepark Europas in Marl mit rund 10 000 Beschäftigten kann sich die Bundesebene nur zu einer unklaren Perspektive im Rahmen der Ersatzneubauten für die Kanalbrücken durchringen. Für die weiteren Brücken bis zum Dortmunder Hafen fehlt die Perspektive vollständig. Eine ***Allianz der Stakeholder aus der Wirtschaft, den Kommunen und Häfen*** könnte die politische Aufmerksamkeit erhöhen.

Geeignete inhaltliche Grundlagen hat der Verkehrsverband Westfalen in seinem „Hafenkonzept Verkehrsverband Westfalen“ zusammengestellt und dem

Verkehrsminister im Frühjahr 2019 persönlich übergeben. Möglicherweise wäre das NRW-Verkehrsministerium auch ein geeigneter Initiator einer solchen Initiative.

Innovationen für das Kanalnetz nutzen

Der Verkehrsverband Westfalen hat verschiedene Maßnahmen vorgeschlagen, von denen alle Kanalhäfen in NRW profitieren würden. Die Häfen sind trimodale Umschlagspunkte. Vor allem die Erreichbarkeit über die Straßen wird zunehmend schwieriger. Die Landesplanung hat bereits die Hafenumflächen gesichert. In ähnlicher Weise könnten **Infrastrukturkorridore zur Hafenanbindung** identifiziert und gesichert werden.

Neben der fehlenden politischen und finanziellen Unterstützung für die Anhebung der Kanalbrücken fehlen Planungsressourcen bei der WSV. Hier schlägt der Verkehrsverband Westfalen neue Wege durch **integrierte regionale Planungsgemeinschaften** vor. Die meisten Kanalbrücken befinden sich in geteilter Trägerschaft zusammen mit den jeweiligen Kommunen oder Straßen.NRW. Das Land NRW hätte es damit in der Hand, eine Vorbildfunktion zu übernehmen und einige der Engpässe selbst zu beseitigen.

Die Ruhr IHKs haben 2018 die Studie „Autonomes Fahren in der Binnenschifffahrt“ veröffentlicht. Daraufhin wurde die Strecke zwischen der Schleuse Henrichenburg und dem Dortmunder Hafen als Testfeld genehmigt. Das Ziel ist es, die Flexibilität mit neuen, kleineren und autonomen Schiffstypen zu erhöhen. Damit wird das Binnenschiff auch für Güter jenseits der Massenguttransporte wettbewerbsfähig.

Dadurch ergeben sich neue Chancen für die Häfen, da auch neue landseitige Dienstleistungen in den Häfen notwendig werden, die bisher von den Schiffsbesatzungen übernommen wurden. Flexible autonome Transporte stellen neue Anforderungen an die Infrastruktur vom 5G-Netz an den Kanälen bis zur digitalen Schleuse. Der Infrastrukturbedarf von morgen muss bereits heute Eingang in die Planung finden, um neue Geschäftsmodelle zu ermöglichen und beispielsweise die Investitionssicherheit in die Beschaffung neuer Schiffstypen zu erhöhen.

Aktionsplan Kanalnetz: Eine isolierte Lösung hilft dem Dortmunder Hafen nicht

Die Erhaltung der Kapazitäten und der Betriebsstabilität kann nicht auf eine Schleuse reduziert werden. Beispielsweise hatte die Pollerproblematik im Jahr 2018 die Schleusenkapazitäten teilweise um bis zu 50 % reduziert und hatte negative Auswirkungen auf Transportzeitfenster und die Transportkosten.

Vier relevante Schleusen für die Häfen im Gebiet des Verkehrsverbandes Westfalen besitzen nur eine Schleusenkammer. Bei den Schleusen handelt es sich um die Schleuse Oberhausen (RHK), die Schleusen Hamm und Werries (DHK) und die Schleuse Henrichenburg (DEK). Neben längeren Schleusendauern bei hoher Belastung ist die größere Problematik die Redundanz. Mögliche Ausfallzeiten durch Unfälle oder Instandhaltungsmaßnahmen führen zu Planungsunsicherheiten für Industrie und Logistik.

Der Netzzusammenhang für die Erreichbarkeit des Dortmunder Hafens zeigt sich am deutlichsten bei der Brückenproblematik. So befinden sich entlang des Wesel-Dattel-Kanals neun Brücken, die eine Höhe von 5,25 m bei Normalwasserstand unterschreiten und somit einen zweilagigen Containertransport verhindern. Entlang des Rhein-Herne-Kanals befinden sich zehn Brücken, entlang des Dortmund-Ems-Kanals (bis zum Kanalkreuz Datteln) fünf Brücken und entlang des Datteln-Hamm-Kanals sechs weitere Brücken, welche unter den nötigen 5,25 m Durchfahrtshöhe liegen. Erst wenn der letzte Brückenengpass beseitigt ist, können die Potenziale des Containertransportes für den Dortmunder Hafen realisiert werden.

Daraus abgeleitet wird aus Sicht der IHK zu Dortmund und des Verkehrsverbandes Westfalen eine ***konkrete und schnelle Lösung für die Schleuse Henrichenburg benötigt, die sich allerdings einfügen sollte in ein Gesamtkonzept, beispielsweise in Form eines Aktionsplanes für das Kanalnetz.***

Investitionen nicht nur von Transportmengen abhängig machen

Bei der Erarbeitung des Bundesverkehrswegeplanes wurden Maßnahmen am Dortmund-Ems-Kanal (z.B. W16, W20b) abgelehnt, die den Ausbau der Brücken auf eine einheitliche Brückendurchfahrtshöhe von 5,25 m für einen 2-lagigen

Containerverkehr enthielten. Die IHK zu Dortmund hatte 2016 in diesem Zusammenhang bereits gefordert, das Maßnahmenpaket um die Erweiterung der Schleuse Henrichenburg zu ergänzen. Auch dies wurde mit der Begründung abgelehnt, dass die Maßnahme unwirtschaftlich sei. Das Transportaufkommen sei nicht hoch genug, um einen positiven Nutzen-Kostenfaktor darzustellen. Es scheint aber nicht mehr zeitgemäß, die sehr langfristigen Planungen für den Infrastrukturausbau erst zu starten, wenn die drastischen Transportmengensteigerungen direkt „vor der Tür stehen“. Zukünftige Aktivitäten für eine weitere Schleusenkammer oder alternative Maßnahmen werden daher weiterhin scheitern, solange der Blick isoliert auf die beförderte Tonnage als Entscheidungskriterium für Investitionen fixiert bleibt.

Ohne Zweifel ist die Tonnage eine wichtige Kennziffer, da kostengünstige Massenguttransporte ein Alleinstellungsmerkmal dieses Verkehrsträgers sind. Sie sollte aber nicht zum K.O.-Kriterium werden, wenn dem Kanalnetz auch andere Perspektiven geöffnet werden sollen. Die Bedeutung des Kanalnetzes für Projektfrachten sowie Großraum- und Schwertransporte beispielsweise lässt sich hierüber nicht bewerten. Südwestfalen ist eine Schwerpunktregion für die Herstellung großer Maschinenbauteile. Nach Ertüchtigung der Brücken auf der A 45 ist Dortmund der nächst gelegene Hafen. Der Dortmunder Hafen hat damit eine strategische Funktion für den Erhalt der Produktionsstandorte in seinem westfälischen Einzugsgebiet. Auch beim Transport von Containern ist der Wert der Waren meist deutlich wichtiger als deren Gewicht.

Wechsel auf eine angebotsorientierte Investitionspolitik

Das Niedrigwasser 2019 hat den Wert für die Entlastung der Straße offenkundig gemacht. Treibstoffe wurden flächendeckend knapp. Die Straße und die Schiene konnten die zusätzlichen Mengen kaum aufnehmen. Daraus kann man ebenso ableiten, dass die Entlastungswirkung, die von Wasserstraße für den Güterverkehr auf der Straße ausgeht, sehr deutlich spürbar wäre. Dazu müsste es allerdings gelingen, weitere Gütergruppen für die Nutzung des Binnenschiffes zu gewinnen und die Infrastruktur auch darauf auszurichten.

Für das Schienennetz zeigt der Bund, dass es möglich ist, sich von einer streng bedarfsorientierten Betrachtung zu trennen. Er definiert für den Schienenfernverkehr ein Zielangebot (Deutschlandtakt) und für dieses politische Ziel sollen sowohl die Infrastruktur als auch die betrieblichen Voraussetzungen zur Verfügung gestellt werden. Nutzen-Kostenfaktoren einzelner Maßnahmen spielen hier eine untergeordnete Rolle, weil einzelne Engpässe dem übergeordneten Ziel nicht im Weg stehen dürfen. Dies ist auf das Kanalnetz übertragen auch für eine redundante Schleuse im Dortmunder Hafen anzuwenden, der ebenfalls die unmittelbar erkennbare Transportmengensteigerung nicht im Weg stehen sollte.

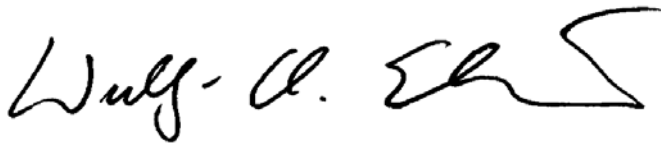
Wenn der Dortmunder Hafen die ihm zugedachte Rolle grundsätzlich weiterhin übernehmen soll, dürfen die üblichen Nutzen-Kostenfaktoren nicht zum K.O.-Kriterium für eine redundante Schleuse werden. Die IHK und der Verkehrsverband Westfalen fordern die Aufnahme der Maßnahme bei der nächsten Bedarfsplanüberprüfung des Bundes.

Vertrauen der Wirtschaft wiederherstellen

Die Sperrungen des Dortmunder Hafens – teilweise ohne Ankündigung – haben das Vertrauen der Hafenbetriebe und der indirekten Kunden belastet. Die absolute Verlässlichkeit der Transportketten ist für die produzierende und die transportierende Wirtschaft von existenzieller Bedeutung. Bei der Vermarktung von Logistikflächen gelten heutzutage Gewerbeflächen als quasi nicht vermittelbar, wenn keine redundante Straßenanbindung dargestellt werden kann. Der Anspruch einer jederzeitigen Verfügbarkeit gilt im Wettbewerb mit den anderen Verkehrsträgern auch für die Wasserstraße. Die Gewinnung zusätzlicher Kunden für die Wasserstraße und die Ansiedlung im Hafen hängt davon ab, dass die Unternehmen bei einer Standortentscheidung der langfristigen Leistungsfähigkeit des Verkehrsträgers vertrauen. Mutige Beispiele aus dem IHK-Bezirk Dortmund wie die Firma Lanfer im Hafen Hamm zeigen, dass eine konsequente Orientierung auf die Wasserstraße auch erfolgreich sein kann und neue Mengen auch für das Binnenschiff gewonnen werden können. Mit einer vergleichbaren Schleusenproblematik wie in Dortmund wäre dieses Erfolgsbeispiel nicht gelungen.

Aus Sicht der IHK zu Dortmund und des Verkehrsverbandes Westfalen muss die Politik nun in Vorleistung gehen und das Vertrauen der Wirtschaft zurückgewinnen, in dem eine verlässliche Perspektive für die Bedienungssicherheit und die Zukunftsfähigkeit des Dortmunder Hafens aufgezeigt wird.

Dortmund, 20. August 2020



Wulf-Christian Ehrich



Stefan Peltzer