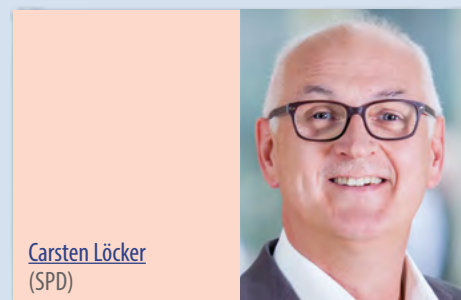
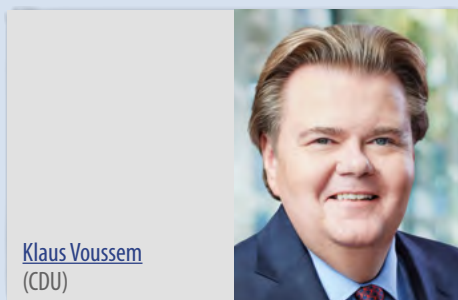


SCHWERPUNKT

Standpunkte

Meinungen zum Thema „Dortmunder Hafen“



Die Binnenschifffahrt ...

... erfüllt eine Schlüsselfunktion im verkehrspolitischen Ansatz der CDU-Landtagsfraktion. Denn Binnenschifffahrt besitzt ein enormes logistisches und ressourcensparendes Potential. Ein Binnenschiff alleine ersetzt beispielsweise 105 20-Tonnen-LKW. Wenn wir Straßen und Autobahnen staufreier gestalten wollen, ist die Binnenschifffahrt ein wertvolles Instrument, welches unser volles Engagement verdient.

... in Nordrhein Westfalen ist ein schlafender Riese. Kein anderer Verkehrsträger hat derartige Kapazitätsreserven für die Beförderung von Gütern. Deshalb ist die Stärkung der Verkehre auf unseren Binnenwasserstraßen volkswirtschaftlich und umweltpolitisch dringend geboten. Auch, um unsere Straßen vom weiter wachsenden Güterverkehr zu entlasten.

Der Dortmunder Hafen ...

... ist für die vielen Unternehmen in und um Dortmund ein wesentlicher Standortvorteil. Der Hafen verbindet Dortmund nicht nur mit dem größten Binnenhafen Europas, dem Duisburger Hafen, sondern auch mit den Häfen an der Nordsee. So ist der Dortmunder Hafen eine zentrale Logistikkreuzung für das Ruhrgebiet und Westfalen, von dem zahlreiche Arbeitsplätze abhängen.

... ist der größte Kanalhafen Europas. Er hat somit verkehrspolitische Bedeutung weit über die Stadt Dortmund hinaus. Der Hafen ist Warendrehscheibe für das gesamte Ruhrgebiet, die angrenzenden Regionen sowie die niederländischen und belgischen Seehäfen Zeebrügge, Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam (ZARA-Häfen). Hinzu kommen die deutschen Seehäfen wie beispielsweise Wilhelmshaven.

Die Schleuse Henrichenburg ...

... hat in der vergangenen Legislaturperiode und während der Zeit der rot-grünen Landesregierung nicht die Aufmerksamkeit bekommen, die sie verdient hätte. Das Potential wurde verkannt. Das Resultat ist ein Sanierungsstau mit längst überfälligen Reparaturen. Die schwarzgelbe Landesregierung setzt sich nun erfolgreich dafür ein, diesen Stau in Kooperation mit der Bundesregierung anzugehen.

... ist das Nadelöhr des Dortmunder Hafens. Wenn die störanfällige Einkammer-Schleuse wegen Schäden und Reparaturen gesperrt ist, ist der Hafen nicht mehr erreichbar. Das war zum Beispiel im Jahr 2013 an 109 Tagen der Fall. Deshalb ist der Bau einer zweiten Schleusenammer notwendig, um die Erreichbarkeit des Hafens zu verbessern und die Binnenschifffahrt in NRW zu stärken.

Eine zweite Schleuse ...

... wäre eine langwierige und kostenintensive Baumaßnahme. Zudem wäre eine Kosten-Nutzen-Abwägung rein spekulativ. Denn obwohl Sanierungsarbeiten ausstehen, ist die Auslastungsgrenze der bestehenden Schleuse nicht erreicht. Der Bau einer zweiten Schleuse wäre also der bekannte zweite Schritt vor dem ersten Schritt.

... bedeutet eine nachhaltige Stärkung der Binnenschifffahrt in NRW. Deshalb muss sich die Landesregierung beim Bundesverkehrsminister dafür einsetzen. Die richtige politische Zielrichtung der Bundesregierung zur Stärkung der Binnenschifffahrt – Stichwort „Masterplan Binnenschifffahrt“ – muss auch mit konkreten Maßnahmen umgesetzt werden. Lippenbekenntnisse reichen nicht.



... ist für NRW essentiell: 30 % der Güter werden durch diesen ökologisch sinnvollen Verkehrsträger transportiert. Für Branchen wie Chemie, Stahl, Baustoffe aber auch die Lebensmittelindustrie ist die Wasserstraße nicht zu ersetzen. Dies gilt es zu sichern und weiter auszubauen zur Realisierung von Verkehrsverlagerung auf die Wasserwege in NRW.

... ist unser größter Kanalhafen. Rund 160 Unternehmen ankern hier und generieren rund 5.000 Arbeitsplätze. Darum müssen wir nicht nur die großen Häfen am Rhein, sondern auch die Kanalhäfen politisch systematisch unterstützen.

... stellt das Nadelöhr im Zulauf zum Dortmunder Hafen dar. Ausfälle wegen Störanfälligkeit, mangelnde Information und schleppende Instandsetzung sind nicht mehr hinnehmbar. Der Druck auf die Bundeswasserstraßenverwaltung muss aus NRW erhöht werden.

... für Henrichenburg ist eine sinnvolle Zukunftsvision. Dazu bedarf es vieler gemeinsamer Anstrengungen und einer Zwischenlösung. Hier muss die WSV liefern. Als Parlament können wir das insbesondere über die Parlamentarische Gruppe Binnenschiff treiben. Im vergangenen Jahr hat der Landtag bereits einen umfassenden Antrag zur Binnenschifffahrt fraktionsübergreifend beschlossen, der nun kontinuierlich abgearbeitet werden muss.

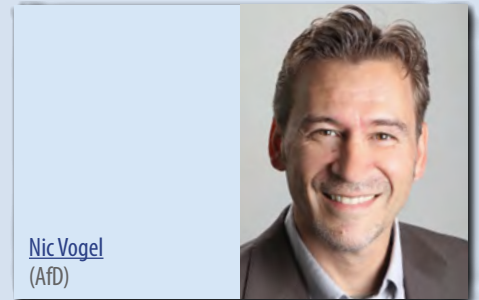


... ist unverzichtbarer Bestandteil der Verkehrswende, um Güter zukünftig klimaschonender transportieren zu können. Dazu muss sowohl die Infrastruktur der Wasserstraßen wie Kanäle, Schleusen und Häfen saniert und ausgebaut werden, als auch an Land die Verladung von Gütern auf die Schiene (kombinierte Verkehre) gestärkt werden.

... ist Europas größter Kanalhafen und immens wichtig für die Wirtschaft und vor allem die chemische Industrie. Mehr Containertransporte können zukünftig den Rückgang beim Transport von Schüttgütern wie z.B. Kohle kompensieren, wenn dafür die Brücken an den Kanälen unter Wahrung des Denkmalschutzes angehoben werden.

... ist leider bislang der einzige Zugang zum Dortmunder Hafen und in schlechtem baulichen Zustand. Die monatelangen und zum Teil sehr kurzfristig angeordneten Schließzeiten zur Sanierung der Schleuse haben das Vertrauen in den Hafen und die Zuverlässigkeit der Binnenschifffahrt insgesamt geschwächt. Hier muss die Kommunikation zwischen dem zuständigen Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt des Bundes und dem Hafen deutlich verbessert werden.

... ist laut den Aussagen des Bundesamtes zurzeit nicht wirtschaftlich darstellbar. Wenn es jedoch gelingen soll, zukünftig deutlich mehr Güter von der Straße aufs Schiff zu verlagern, muss auch die Infrastruktur entsprechend mitwachsen und ein möglichst durchgängiger Betrieb von Binnenhäfen gewährleistet sein. Eine zweite Schleuse könnte dazu beitragen, diesem Ziel näherzukommen.



... kann einen erheblichen Beitrag dazu leisten, mehr LKW-Tonnen auf das umweltfreundlichere Schiff zu bringen und entlastet damit gleichzeitig die Stau geplagten Hauptverkehrsadern. Voraussetzung dazu ist allerdings der funktionale Zustand aller Schifffahrtswege. Zudem brauchen die in den Häfen ansässigen Firmen Verlässlichkeit, um ihre Investitionen auch langfristig planen zu können.

... als größter Kanalhafen Europas diente früher hauptsächlich dem Kohlehandel, wird in heutiger Zeit aber immer mehr als Umschlagplatz von Chemiegütern genutzt; gerade der Transport von Gefahrgütern und besonders sperrigen Gütern stellt eine perfekte Alternative zum Transport auf Straßen dar. Ganz wesentlich ist auch seine Bedeutung als Wirtschaftsstandort sowie als Sport- und Freizeittrevier.

... gehört wie alle anderen Schleusen im westdeutschen Kanalnetz zu unseren Sorgenkindern. Jedoch sollte Priorität auf den sechs Schleusen des Wesel-Datteln-Kanals liegen. Sollte eine dieser Schleusen ausfallen, können weder der Raum Hamm, das Industriegebiet Marl noch der Dortmunder Hafen angefahren werden. Hier ist es wichtig, die richtigen Prioritäten im Hinblick auf Wirtschaftlichkeit zu setzen.

... erachten wir in Anbetracht von chronischen Engpässen an Mitteln sowie dem Defizit von Planern und Ingenieuren als zurzeit nicht realisierbar. Eine überlegenswerte Alternative wäre es, Ersatzschleusen-Tore in unmittelbarer Nähe zu lagern – bei einem Totalausfall könnten diese innerhalb weniger Wochen verbaut werden und die Funktionalität der Schleuse sicherstellen.