

Tor zum Hafen: Im Schleusenpark Waltrop ist nur noch die Schleuse Henrichenburg aktiv.

Foto: WSA Duisburg-Meiderich

Der Dortmunder Hafen sei der „verkehrstechnisch wichtigste Standort im Osten des Ruhrgebiets, der über Wasser, Schienen und Straßen mit dem gesamten europäischen Verkehrssystem verbunden und somit von internationaler Bedeutung ist“, schreibt die SPD-Fraktion in ihrem Antrag (17/8782), der der Anhörung zugrunde lag. Abhängig sei der Hafen „von der uneingeschränkten Funktionsfähigkeit“ der rund 20 Kilometer entfernten Schleuse Henrichenburg in Waltrop, die Binnenschiffer passieren müssen, um den Hafen zu erreichen.

Die Schleuse werde seit 2005 nur noch mit einer Kammer betrieben, die teils über Wochen gesperrt sei. Dies sei „ein weiterer Beleg für den schlechten Zustand des westdeutschen Kanalnetzes“. Die Landesregierung müsse im Bund u. a. darauf hinwirken, dass Sanierungsarbeiten der Schleuse „möglichst komprimiert erfolgen und möglichst zeitnah abgeschlossen werden“. Zugleich müsse der Bau einer zweiten Schleuse vorangetrieben werden.

Weitgehend unbemerkt von der Öffentlichkeit werde der Dortmunder Hafen „durch unterlassene Gegenmaßnahmen des Bundesverkehrsministeriums regelmäßig von der Bundeswasserstraße abgeschnitten“, stellte Uwe Büscher, Vorstand der Dortmunder Hafen AG, in seiner Stellungnahme fest. Im Jahr 2018 sei der Hafen an 29 Tagen nicht oder nur eingeschränkt erreichbar gewesen. Im Folgejahr habe dies für 65 Tage gegolten. Den Hafen in Abhängigkeit von einer einzelnen, störanfälligen Schleuse zu halten, könne als „staatlicher Eingriff in den Markt in Form einer Wettbewerbsverzerrung“ betrachtet werden.

Zweite Schleuse

Es bestehe „massiver Handlungsbedarf“, stellt der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt fest. Nötig sei der Bau einer zweiten Schleuse, damit der Hafen zuverlässig zu erreichen sei. Laut Stellungnahme des Vereins „Dortmunder Hafenanlieger“ würde ein Neubau für eine „erhebliche Erleichterung“ bei Unternehmern sorgen, die bei Sperrungen zuvor beträchtliche Umsatzeinbußen gehabt hätten.

Die Europäische Vereinigung der Binnenschiffer verwies in ihrer Stellungnahme darauf, dass alle am Main gelegenen Schleusen jedes Jahr für rund vier Wochen gesperrt würden und betroffene Häfen in dieser Zeit nicht erreichbar seien, was der „dauerhaften Funktionalität“ der Schleusen diene. Ein solches System sei auch andernorts umsetzbar. Ob das wirtschaftliche Aufkommen des Dortmunder Hafens letztlich



SCHWERPUNKT

Eine Frage der Erreichbarkeit

Sachverständigenanhörung zum Dortmunder Hafen

2. September 2020 – Der Dortmunder Hafen ist mit rund 5.000 Mitarbeitenden und 160 Unternehmen der größte Kanalhafen Europas. Damit dies auch in Zukunft so bleibt, brauche der Hafen u. a. eine zweite Schleuse, fordert die SPD-Fraktion. In einer Anhörung im Verkehrsausschuss äußerten sich Sachverständige zu diesem Vorschlag.

den Bau einer zweiten Schleusenammer rechtefertige, könnten nur das zuständige Bundesministerium sowie die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) des Bundes beurteilen.

Die GDWS sprach sich in der Anhörung allerdings gegen den geforderten Neubau aus. Wesentlich für die Begründung sei „die gesamtwirtschaftliche Bewertung nach der Methodik der Bundesverkehrswegeplanung“. Aufgrund des „aktuellen und prognostizierten Verkehrsaufkommens“ lasse sich der Bau einer zweiten Schleuse für den Dortmunder Hafen „volkswirtschaftlich nicht darstellen“. Die vorhandene Schleuse sei erst 1989 in Betrieb genommen worden und vergleichsweise jung. Die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit sei „längst nicht erreicht“. Ein Ersatzbauwerk sei „nicht erforderlich“.

Die „üblichen Nutzen-Kostenfaktoren“ dürften nicht zum „K.O.-Kriterium“ werden, kritisierte die Industrie- und Handelskammer zu Dortmund. „Die Sperrungen des Dortmunder Hafens – teilweise ohne Ankündigung – haben das Vertrauen der Hafenbetriebe und der indirekten Kunden belastet.“ Der Bund müsse

den Bau einer zweiten Schleuse in seine nächste Bedarfsplanüberprüfung aufnehmen.

Der Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen schlug als „schnell wirkendes Mittel“ vor, die zuständige Bundesbehörde und der Dortmunder Hafen sollten eine Vereinbarung treffen, die die „bestmögliche Erreichbarkeit des Hafens und eine zeitlich komprimierte und optimierte Umsetzung von Instandsetzungsmaßnahmen garantiert“. Zu begrüßen sei „jedwede Initiative, die dazu geeignet ist, den Sanierungstau im westdeutschen Kanalnetz zu beheben“.

Es sei unstrittig, dass die Schleuse Henrichenburg und das NRW-Wasserstraßennetz ertüchtigt werden müssten, schreibt der Verband der Chemischen Industrie NRW in seiner Stellungnahme. Mit fraktionsübergreifenden Anstrengungen im Landtag NRW seien im Jahr 2019 große Erfolge erzielt worden, „die Aufmerksamkeit der zuständigen Bundesakteure auf das volkswirtschaftlich besonders bedeutsame westdeutsche Wasserstraßennetz zu lenken“. *tob*

Mehr zum Thema lesen Sie auf den Seiten 10 und 11.