

Dortmunder Hafen AG Postfach 10 19 33, 44019 Dortmund

Via Mail an:
anhoerung@landtag.nrw.de

Dortmund Hafen **21**

06.09.2023

Leistungsfähige Wasserstraßen und verlässliche Infrastruktur der Binnenschifffahrt, Anhörung des Verkehrsausschusses am 13. September 2023

Sehr geehrte Herr Vorsitzende Goeken,
sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für die Übersendung des Antrags, Drucksache 18/4370 und die Einräumung der Möglichkeit, zu diesem und zu dem Entschließungsantrag 18-4447 Stellung zu nehmen.

Stellungnahme zum Antrag MMD18-4370

Die Dortmunder Hafen AG kann dem Antrag MMD18-4370 vollumfänglich zustimmen.

Bezüglich der Einlassungen zum Thema der Brückenerhöhungen sei angemerkt, dass es wünschenswert ist, einen dreilagigen Containertransport auf dem Binnenschiff im Kanal zu realisieren. Dazu müssten zahlreiche Brücken angehoben werden. Zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des Containertransportes über das Binnenschiff wird dieses unerlässlich sein. Als Mindestmaß muss aber Einigkeit darüber bestehen, dass ein durchgängig zweilagiger Containertransport mit zwei High Cube Containern im Kanal möglich wird.

Der Dortmunder Hafen kann i. d. R. zweilagig angefahren werden, jedoch nicht mit 2 High-Cube Containern. Für einen ansatzweise wirtschaftlicheren Containertransport wäre jedoch mindestens die zweilagige Befahrbarkeit mit 2 High-Cube Containern zwingend erforderlich.

Wenn eine Erhöhung der Brücken erfolgt, muss eine auskömmliche Finanzierung vereinbart werden, da es nicht nur im Interesse eines einzelnen Hafens liegt, sondern im Interesse des gesamten Bundeslandes und des Bundes. Damit kann eine Finanzierung nicht einseitig zu Lasten eines einzelnen Hafens gehen.

Stellungnahme zum Entschließungsantrag MMD18-4447

Die Dortmunder Hafen AG kann dem Entschließungsantrag MMD18-4447 ebenfalls vollumfänglich zustimmen.

Sparkasse Dortmund
BIC DORTDE33XXX
IBAN DE73 4405 0199 0001 0506 80
Konto 001 050 680
BLZ 440 501 99

Vorständin
Bettina Brennenstuhl
Aufsichtsratsvorsitzender
Dr. Jendrik Suck
Sitz der Gesellschaft
Dortmund
Handelsregister
Amtsgericht Dortmund
HRB 2363
St-Nr. 5314/5700/0310
USt-IdNr. DE 170 827 246

Zu II Nr. 4 [...sich zur Notwendigkeit der Schaffung zusätzlicher Flächen für den Umschlag in den Häfen in Nordrhein-Westfalen zu bekennen...] möchte ich anhand der konkreten Dortmunder Situation zwei Aspekte ergänzend einbringen, um diese Forderung zu verstärken.

Zum einen besteht im Dortmunder Hafen (wie in anderen Binnenhäfen auch) die Problematik, dass keine oder nur noch wenige Flächen für Erweiterungen, Neuansiedlungen hafenauffiner Unternehmen vorhanden sind. Die für die Energiewende erforderlichen Flächen stehen damit nicht oder nur in geringem Umfang zur Verfügung. Zum anderen stehen auch die heutigen Hafenflächen in Konkurrenz zu Interessen z. B. der Freizeit- und Wohnnutzung.

Zum ersten Aspekt: für die Energiewende werden weitere Flächen erforderlich werden, u. a. für die Lagerung von Teilen von Windenergieanlagen (WEA). Das Binnenschiff ist ein gutes Transportmittel, um Großraum- und Schwertransporte (GST) von der Straße auf das Wasser zu verlagern. Dazu werden in den kommenden Jahren zwingend die WEA-teile zählen. Sofern die Anlagenteile nicht direkt weitertransportiert werden können, müssen sie (zwischen-)gelagert werden. Hierzu bedarf es Flächen, die aktuell nicht oder nur unzureichend vorhanden sind. In diesem Zusammenhang sei erwähnt, dass stärker (auch politisch) darauf hingewirkt werden muss, dass GST von der Straße auf die Wasserstraße (oder die Schiene) verlagert werden. Die Straße muss für diese Transporte im Hauptlauf unattraktiv werden, zur Not auch mittels politischer Reglementierung bzw. einer „Verteuerung“ der Straße. Um aber GST auf die Wasserstraße zu verlagern sind zwingend weitere Umschlags- / Lagerflächen im Hafen oder in unmittelbarer Nähe erforderlich.

Zum zweiten Aspekt: die erwähnte Flächenknappheit wird aufgrund der Konkurrenz zu anderen, häufig kommunalpolitisch oder städtischen Entwicklungswünschen, weiter verschärft. Erschwerend kommt bei diesem zweiten Aspekt hinzu, dass heute noch bestehende Hafenflächen anderweitigen Nutzungen zum Opfer fallen und damit unwiederbringlich für die Hafennutzungen verloren gehen. Nahezu täglich kommt der Wunsch bzw. die Idee, bisherige Flächen, die dem Sondergebiet Hafen als Industrieflächen zugeteilt sind, anderen Nutzungen wie Gastronomie, Wohnen, Kultur, Freizeit oder Gewerbe zur Verfügung zu stellen. Das v. g. Ansinnen führt im Folgenden dazu, dass vorhandene Unternehmen im Hafen unsicher werden und die Frage stellen, ob es denn überhaupt noch Sinn macht, in neue Anlagen etc. zu investieren, wenn regelmäßig die Gefahr droht, dass „schädliche“ Nutzungen immer näher an das Sondergebiet Hafen rücken. An dieser Stelle müsste übergeordneter und stärker regulierend eingewirkt werden (planungsrechtlich), so dass die Hafenflächen besser vor heranrückender Bebauung geschützt werden, damit auch eine Planungssicherheit für alle Betroffenen besteht. Der Fokus müsste hier stärker auf die überregionale und nicht nur die lokale Entwicklung von Binnenhäfen gelegt werden.

Mit freundlichen Grüßen

DORTMUNDER HAFEN
Aktiengesellschaft



Bettina Brennenstuhl
Vorständin