

Wo Frachtkähne Fahrstuhl fahren

In Brandenburg entsteht an der Wasserstrasse zur Ostsee ein gigantisches Hebewerk für Schiffe, doch der Nutzen ist umstritten

Der Ausbau der Wasserstrassen in Brandenburg kostet viel Geld. Ob sich diese millionenteuren Investitionen für die Region einst auszahlen werden, steht jedoch noch nicht fest.

RICARDO TARLI, NIEDERFINOW

Bei Eberswalde, zirka 60 Kilometer nordöstlich von Berlin, entsteht ein Kuriosum der Ingenieurskunst: das neue Schiffshebewerk Niederfinow, eine Art Fahrstuhl für Schiffe, die auf der Havel-Oder-Wasserstrasse verkehren. Dieser Wasserweg ist das zentrale Teilstück der Verkehrsverbindung für Schiffe zwischen der Ostsee und Berlin. In einem riesigen Wassertrog überwinden die Schiffe samt Passagieren, Besatzung und tonnenschwerer Fracht einen 36 Meter hohen Geländesprung in nur drei Minuten. Nach einer Bauzeit von neun Jahren stehen die Arbeiten in Niederfinow kurz vor dem Abschluss. Nach der Fertigstellung wird der 55 Meter hohe und über 130 Meter lange Koloss aus Beton und Stahl seinen Betrieb aufnehmen können. Das bestehende Schiffshebewerk aus den dreissiger Jahren, das die Auszeichnung «historisches Wahrzeichen deutscher Ingenieurskunst in Deutschland» trägt, wird nach achtzigjähriger Dienstzeit in den Ruhestand gehen.

Mit einem Budget von 300 Millionen Euro ist das neue Schiffshebewerk Niederfinow einer der grössten Wasserverkehrsbauten der Nachkriegszeit. Mit dem Ersatzbau einher geht eine Erweiterung der Schleusenkapazität. In Zukunft können nämlich bis zu 110 Meter lange Frachtschiffe, sogenannte Grossmotorgüterschiffe, das neue Hebewerk durchfahren. Somit wird das grösste Nadelöhr auf dem Wasserweg zwischen dem Stettiner Hafen in Polen und Berlin beseitigt sein. Heute ist die Durchfahrt nur für Schiffe mit einer maximalen Länge von 83 Metern möglich. Da sich auch die maximale Ladehöhe verbessern wird, können künftig auch doppel- bis dreilagig beladene Containerschiffe das Schiffshebewerk passieren.

Die neue Anlage hätte bereits 2014 in Betrieb gehen sollen. Doch die Inbetriebnahme verzögerte sich – ähnlich wie bei anderen Grossprojekten in Deutschland – um mehrere Jahre. Die Projektverantwortlichen begründen die Bauverzögerung unter anderem mit Planungsänderungen und aufwendigen Genehmigungsverfahren. Trotzdem werde der Kostenrahmen aber eingehalten, heisst es beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.

Leuchtturmprojekt für Region

Das neue Schiffshebewerk ist ein Leuchtturmprojekt der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV). Grosse Hoffnungen ruhen auf dem Bauwerk, das als eine Art Entwicklungspolitische Potenzmittel für die Region angepriesen wird: Industrie und Gewerbe würden sich an den Ufern der Havel-Oder-Wasserstrasse ansiedeln und neue Jobs schaffen. Nach Einschätzung eines externen Gutachtens von 2008, das vom Bundesverkehrsministerium in Auftrag gegeben wurde, ist das neue Schiffshebewerk eine Investition, die sich wirtschaftlich rechnet. Das Gutachten basierte unter anderem auf der Annahme einer Zunahme des Transportvolumens, und zwar um fast 40 Prozent zwischen 2004 und 2025. Diese Prognose hat sich jedoch als falsch erwiesen. In den letzten zehn Jahren brach der Güterverkehr am Schiffshebewerk regelrecht ein: Zwischen 2005 und 2015 halbierte sich die jährliche durchschnittliche Gütermenge, von 2,6 Millionen Tonnen auf 1,3 Millionen Tonnen. Der Rückgang ist vor allem auf die geringere Nachfrage der Berliner Kraftwerke nach polnischer Steinkohle zurückzuführen. Die negative Entwicklung ist nicht ganz überraschend, gab es doch schon in der Planungsphase für



Das neue Schiffshebewerk Niederfinow wird einer der grössten Wasserverkehrsbauten Deutschlands.

WASSERSTRASSEN-NEUBAUAMT BERLIN

den Bau des neuen Hebewerks Stimmen, die auf einen möglichen Rückgang der Gütermengen hinwiesen.

In den vergangenen zwanzig Jahren sind schätzungsweise 500 bis 600 Millionen Euro in die Grundinstandsetzung und Modernisierung der Havel-Oder-Wasserstrasse geflossen: Das Gewässerbett wurde vertieft, Dämme und Brücken erhöht. Mit diesen Massnahmen sind die Bedingungen für einen wirtschaftlichen Containertransport auf der Strecke Berlin-Stettin erheblich verbessert worden. Dem neuen Schiffshebewerk kommt dabei eine Schlüsselrolle zu: Nach Inbetriebnahme des Hebewerks können grosse Güterschiffe mit bis zu 100 Standardcontainern Ladung, statt heute 27 Containern, die Strecke befahren.

Rückläufige Binnenschifffahrt

Zusätzlich sind in ganz Brandenburg öffentliche Binnenhäfen und Werkhäfen von Firmen modernisiert oder neu gebaut worden, beispielsweise in Eberswalde und Schwedt. Das Land hat den Neubau und die Modernisierung der elf öffentlichen Binnenhäfen mit rund 100 Millionen Euro Fördermittel mitfinanziert. Ob all diese Massnahmen geeignet sind, um den Bedeutungsverlust der Binnenschifffahrt in Brandenburg zu stoppen, ist fraglich. Die Menge an Gütern, die in den brandenburgischen Binnenhäfen umgeschlagen werden, ist seit 1993 um nicht weniger als ein Viertel zurückgegangen. Der prozentuale Rückgang fiel deutlich stärker aus als im gesamtdeutschen Vergleich (minus 8 Prozent). Im Vergleich mit der transportstärksten Region Deutschlands, dem Rheingebiet, ist der Güterum-



schlag in Brandenburgs Binnenhäfen relativ gering. Auch das von der Landesregierung erklärte Ziel einer Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Wasserstrassen ist trotz Ausbau und Modernisierung der Wasserstrassen und Häfen nicht erreicht worden. In den vergangenen zehn Jahren blieb der Anteil der Binnenschifffahrt an der gesamten Gütermenge, die in Brandenburg umgeschlagen wurde, ungefähr konstant. Nach Berechnungen der NZZ, basierend auf den verfügbaren neusten Zahlen des Statistischen Bundesamtes, lag der Anteil 2015 unter 2 Prozent. Angesichts der rückläufigen Entwicklung im Transport von Massengütern stellt sich die Frage, wie hoch der Bedarf an grösseren Schiffen auf dieser Strecke tatsächlich ist, zumal im Zuge der Energiewende die Nachfrage nach polnischer Steinkohle in Zukunft noch weiter zurückgehen dürfte. Klar ist, dass auch nach Inbetriebnahme des neuen Hebewerks die Havel-Oder-Wasserstrasse von grossen Güterschiffen nicht kom-

plett befahren werden kann. Denn für eine durchgehende Befahrung des 135 Kilometer langen Kanals wäre durchgehend eine Wassertiefe von 4 Metern notwendig. Bisher ist die Wasserstrasse lediglich auf einer Länge von 20 Kilometern entsprechend vertieft worden. Es besteht deshalb die Gefahr, dass die positiven Effekte der millionenteuren Investition in die Infrastruktur der Wasserstrassen zwischen Ostsee und Berlin verpuffen könnten.

«Unbefriedigende Situation»

Die Förderer der Binnenschifffahrt werden derweil nicht müde, die Bedeutung der Wasserstrassen für die wirtschaftliche Entwicklung der Region zu betonen. Die Schifffahrt sei kostengünstig, leistungsstark und klimaschonend, so lauten die üblichen Argumente. Ein modernes Binnenfrachtschiff könne bis zu 150 Lastwagen auf der Strasse ersetzen. Die Industrie sei zudem auf leistungsfähige Wasserstrassen angewiesen.

Selbstfahrende Güterschiffe sind noch Zukunftsmusik

tar. Berlin · Die Wirtschaftsförderungsgesellschaft des Landes Brandenburg will den Einsatz selbstfahrender Güterschiffe prüfen lassen. Dazu will sie eine externe Untersuchung in Auftrag geben. Mit solchen autonom fahrenden Transportschiffen könnte die Güterschifffahrt in Zukunft wirtschaftlicher betrieben werden, so argumentieren die Brandenburger Wirtschaftsförderer. Heute führten die geringeren Schiffsgrössen zu höheren Transportkosten, die im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern häufig nicht wettbewerbsfähig seien. Erschwerend komme hinzu, dass der überwiegende Teil der für diese Wasserstras-

sen geeigneten Flotte inzwischen das Ende seiner Nutzungsdauer erreicht habe. Die Binnenschifffahrt in diesem Gebiet sei somit mittelfristig «gefährdet». Der Einsatz selbstfahrender Schiffe und die dadurch erzielten Kosteneinsparungen beim Personal könnten die Binnenschifffahrt jedoch auch in Zukunft aufrechterhalten. Doch noch sind selbständig fahrende Transportschiffe Zukunftsmusik. Bis es so weit sei, müssten verschiedene technische und rechtliche Fragen geklärt und zahlreiche Tests durchgeführt werden, sagt Benjamin Friedhoff vom Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme

(DST) in Duisburg. Im Unterschied zu Autos können Schiffe nicht rasch abbremsen und einfach stehen bleiben. Das stelle andere Anforderungen an die Sicherheit. Es sei deshalb noch ein langer Weg hin zu einem vollautomatisierten Verkehr auf den deutschen Binnenwasserstrassen. Aus dem Bundesverkehrsministerium heisst es dazu, dass die Zulassung von autonom fahrenden Güterschiffen vom Nachweis eines sicheren Betriebs in der Binnenschifffahrt abhängig sei. Über die technischen und rechtlichen Rahmenbedingungen werde in den nächsten Jahren auf nationaler und internationaler Ebene beraten.

«Der gegenwärtige Ausbauzustand der Havel-Oder-Wasserstrasse schränkt einen wirtschaftlichen Gütertransport vom Seehafen Stettin nach Berlin deutlich ein», sagt Gerhard Ostwald, Vorsitzender des Vereins zur Förderung des Stromgebietes Oder/Havel. «Die Situation ist unbefriedigend», sagt auch Felix Lösch, Geschäftsführer von Leipa-Logistik. Die Papierwerke der Leipa-Gruppe beschäftigen zusammen mit der Leipa-Logistik in Schwedt rund tausend Mitarbeiter. «Wegen der zahlreichen Engpässe ist ein wirtschaftlicher Transport von Papier auf dem Wasser ab Schwedt heute nicht möglich», so Felix Lösch. Zu einer ähnlichen Einschätzung kommt Martin Bock, Geschäftsführer der im Agrarsektor tätigen Handelsgesellschaft FGL in Fürstenwalde/Spree. Er fordert den Ausbau der rund hundert Jahre alten Schleuse Fürstenwalde im Oder-Spree-Kanal. «Würde die Schleuse ausgebaut, könnten wir die Gütermenge, die wir jährlich in Fürstenwalde umschlagen, verdoppeln.»

Die brandenburgische Landesregierung drängt deshalb auf einen weiteren Ausbau der Wasserstrassen. «Wir setzen uns seit Jahren dafür ein, dass das Bundesministerium für Verkehr den Ausbau der Wasserstrassen vorantreibt», heisst es aus dem Brandenburger Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung. Dass der Ausbau der Havel-Oder-Wasserstrasse im Bundesverkehrswegeplan 2030, der im vergangenen Jahr verabschiedet worden ist, den Status als vordringliches Projekt erhalten habe, sei ein Resultat dieser Bemühungen. Im Bundesverkehrswegeplan sind für den weiteren Ausbau der Strecke immerhin 500 Millionen Euro vorgesehen.

Keine Verlagerung?

Dass ein Ausbau der Kapazitäten tatsächlich zu einer wesentlichen Ausweitung der Transportmengen und gleichzeitig zu einer Ansiedlung von Unternehmen und neuen Arbeitsplätzen führen wird, ist aus heutiger Sicht jedoch Spekulation. «Da ist viel Wunschdenken im Spiel», sagt Jan Ninnemann, Professor für Logistik an der Hamburg Business School of Administration. Wie stark die Wasserstrassen genutzt würden, sei von vielen Faktoren abhängig, nicht zuletzt von der verfügbaren Flotte und der Entwicklung im Bereich der übrigen Verkehrsträger. «Es braucht ein schlüssiges Güterverkehrskonzept. Ein solches Konzept kann ich nicht erkennen», sagt Thomas Decker. Er ist Professor für Transport- und Verkehrslogistik an der Rheinischen Fachhochschule Köln/Neuss. Insbesondere der Mittel- und Kleinstschiffverkehr, die längste Wasserstrasse Deutschlands, habe nach wie vor zahlreiche Engstellen, gibt er zu bedenken. Deshalb könne diese wichtige Wasserstrasse, die den Rhein durch den Rhein-Herne-Kanal und den Dortmund-Ems-Kanal mit der Ems, der Weser, der Elbe und weiter über brandenburgische Flüsse und Seen bis hin zur Oder verbindet, keine entlastende Funktion übernehmen, sagt Thomas Decker. Zu einer substanzialen Verlagerung der Transportmenge von der Strasse auf Wasser werde es deshalb in absehbarer Frist nicht kommen.

Die Tage des Massenguttransports aus dem Wasser zwischen Stettin und Berlin scheinen gezählt. Für die Zukunft setzt man in der Region grosse Hoffnungen in die Containerschifffahrt und in den Transport von Schwergütern, beispielsweise von Turbinen, Windkraftanlagen oder Transformatoren, die häufig aufgrund der grossen Masse oder des hohen Gewichts nur auf dem Schiff transportiert werden können. In der Region gibt es kaum Zweifel daran, dass die Bedeutung der Havel-Oder-Wasserstrasse im Zuge der Bildung transeuropäischer Netze und vor allem in der wirtschaftlichen Zusammenarbeit mit Polen wieder wachsen wird. «Die Wasserstrassen in Brandenburg haben eine Zukunft», sagt Gerhard Ostwald überzeugt.