



Sie befinden sich hier: » Märkische Allgemeine » Nachrichten » Wirtschaft » **Wirtschaft aus der MAZ**

26.01.2011

GÜTERVERKEHR: Kein Schiff wird kommen

Wustermark hat einen modernen, teuren Binnenhafen – nur legt dort fast niemand an



Binnenhafen Wustermark

WUSTERMARK - Am Hafen von Wustermark (Havelland) vergeht die Zeit ganz langsam. Mal führt auf der anderen Seite des Hafenbeckens ein Mann seinen Hund spazieren, dann wieder stolziert eine Möwe übers Eis. Danach passiert eine Weile gar nichts – nur auf der benachbarten Autobahnbrücke rast ein Auto nach dem anderen vorbei. „In der ersten Zeit war es schlimm“, sagt Hafenmeister Werner Behr in seinem BüroContainer über die Langeweile. „Inzwischen habe ich mich daran gewöhnt.“

Wustermark besitzt seit Oktober 2008 einen nagelneuen Binnenhafen mit allem, was dazugehört. Ein 400 Meter langer Kai zum Anlegen ist da, ein neomodischer Stapler, um Container aufs Schiff und vom Schiff herunterzuheben, Radlager und Bagger für Schüttgut. 15,2 Millionen Euro hat der Hafen beim Güterverkehrszentrum (GVZ) gekostet, davon waren 12,4 Millionen Euro Fördergeld. Nur die Schiffe fehlen bisher.

Na gut, sie fehlen nicht ganz. Im zweiten Halbjahr 2009 schaute die „Shir Khan“ auf ihrer Route Berlin – Hamburg einmal pro Woche vorbei und nahm ein paar Container an Bord. Und von April bis August 2010 machte die „Inga R.“ hin und wieder in Wustermark fest. Seither allerdings ruht der Verkehr. Das findet nicht nur Wustermarks Bürgermeister Holger Schreiber „völlig unbefriedigend“.

Leider türmen sich auf dem Weg von Wustermark bis nach Hamburg eine Reihe von Hindernissen. Da ist einmal die Schleusenbrücke in Zerben (Sachsen-Anhalt) über den Elbe-Havel-Kanal. Sie ist zu niedrig, um sie mit zwei Lagen sogenannter High-Cube-Container, wie sie Bosch- Siemens-Hausgeräte in Nauen verwendet, passieren zu können. Ein peinliches Nadelöhr, das frühestens im Jahr 2015 verschwinden soll. Als Konsequenz werden die Waschmaschinen aus Nauen inzwischen wieder per Bahn abtransportiert.

Axel Plaß von der Hamburger Spedition Zippel, welche die „Inga R.“ gechartert hatte, bringt weitere Klagen vor. So werde die Binnenschifffahrt beim Umschlag im Hamburger Hafen gegenüber Bahn und Lkw grob benachteiligt. „Pro Container kostet die Verladung 30 bis 60 Euro mehr“, berichtet der Spediteur. Außerdem verlange der Zoll, dass 15 Prozent der Flächen auf dem Schiff frei bleiben müssten, um die Container kontrollieren zu können. „Da hat in den vergangenen 15 Jahren noch nie einer geschaut“, schimpft Plaß. „Aber ich bin 15 Jahre mit 15 Prozent Luft durch die Gegend gefahren.“

Dies alles führt dazu, dass der Güterzug nach Hamburg derzeit billiger kommt. Generell sei die Binnenschifffahrt ein schwieriger Markt, weiß Peter Stäblein, Geschäftsführer der Berliner Hafen- und Lagerhausgesellschaft (Behala). Die Behala managt für die Gemeinde Wustermark den Hafenbetrieb und hatte sich 2009 auch bemüht, die „Elbe-Spree-Containerlinie“ flott zu machen. „Es hat sich gerade so gerechnet“, erinnert sich Stäblein. „Wir sind aus dem halben Jahr null auf null rausgekommen.“

Im Konkurrenzkampf der Logistikbranche spielen die ökologischen Vorteile des Schiffs keine Rolle. „Sie müssen den Lkw-Preis schlagen“, sagt der Behala-Chef. Systemvorteile habe das Schiff erst ab einer Ladung von 300 bis 400 Containern: „Bei uns gehen 54 Container drauf.“

Nun hätte man natürlich schon vorher wissen können, dass die Brücke in Zerben zu niedrig ist und dass es die Binnenschifffahrt am Havelkanal wohl eher schwer haben würde. Doch bei der Eröffnung des Hafens am 1. Oktober 2008 spielte all das keine Rolle. Abteilungsleiter Michael Richter aus dem Brandenburgischen Wirtschaftsministerium schwärmte: „Auf diesem Wasserweg sind alle großen Seehäfen und die wichtigsten europäischen Binnenwasserstraßen zu erreichen – eine hervorragende Perspektive für die weitere Entwicklung des Logistikstandorts Wustermark.“ Nur scheint die Attraktivität des Hafens für die bisher im GVZ angesiedelten rund 25 Firmen eher begrenzt zu sein.

Joachim Gollnick von der Infrastruktur- und Projektentwicklungsgesellschaft (IPG) in Potsdam, die das GVZ entwickelt und vermarktet, will das ändern. Er sucht Unternehmen, welche „die Kaikante brauchen“ und sich direkt am Hafen Wustermark niederlassen wollen. Derzeit liefen Verhandlungen mit drei Firmen, so Gollnick gegenüber der MAZ optimistisch: „Das Interesse an den Hafentflächen ist da.“

Bleiben noch die Finanzen. Parallel zum Hafen, der 15,2 Millionen Euro kostete, wurde vom Bund bisher ein 2,2 Kilometer langer Abschnitt des Havelkanals ausgebaut – als Teil des umstrittenen Verkehrsprojekts Deutsche Einheit Nr. 17. Kostenpunkt: 13,5 Millionen Euro. Weitere 34,5 Millionen Euro wurden ausgegeben, um die Brücken südlich von Wustermark für die erhofften großen Containerschiffe anzuheben.

Nach dem Willen des Bundes bleibt der Havelkanal nördlich von Wustermark auch künftig für große Schiffe und Schubverbände unpassierbar. Der Ausbau nach Süden bis Ketzin ist für 2015/16 geplant und wird mit 50 Millionen Euro veranschlagt. Macht alles in allem mehr als 110 Millionen Euro für die Anbindung des GVZ und den Traum von einem neuen, europaweit

erreichbaren Binnenhafen.

Im Potsdamer Verkehrsministerium hält man das nach wie vor für gut angelegtes Geld. „Häfen zu ertüchtigen und Flüsse gangbar zu machen, ist ein Schwerpunkt unserer Infrastrukturpolitik“, sagt Sprecher Kai Dietrich. (Von Klaus Stark)

Im Namen des Friedens um West-Berlin herum

- *Der Havelkanal führt von Nieder Neuendorf (Hennigsdorf; Oberhavel) nach Paretz (Ketzin; Havelland) und ist insgesamt 34 Kilometer lang. Kernstück des Kanals ist die Schleuse in Schönwalde (Havelland) mit rund zwei Metern Höhenunterschied.*
- *Als „Kanal des Friedens“ wurde die Wasserstraße im Jahr 1952 von der DDR eröffnet. Hauptzweck war es damals, zwischen den Flüssen Elbe und Oder das Stadtgebiet von West-Berlin zu umgehen.*
- *Ausgelegt ist der Kanal für den sogenannten „Groß-Plauer Maßkahn“ von 67 Metern Länge und 8,20 Metern Breite.*
- *Im Rahmen des umstrittenen Verkehrsprojektes Deutsche Einheit Nr. 17 wurde die Wasserstraße bei Wustermark bereits auf 2,2 Kilometern Länge für Großmotorgüterschiffe (110 Meter lang, 11,45 Meter breit, Tiefgang 2,80 Meter) und Schubverbände (185 Meter lang) ausgebaut.*
- *Der Ausbau des zehn Kilometer langen Südabschnitts bis Paretz wird derzeit geplant und soll 2015/16 folgen. Der Nordabschnitt bleibt auch künftig unverändert.* kra

Mehr zum Thema

» MAZ vom 13.10.2010: Schiffspassage derzeit zu teuer : <http://www.maerkischeallgemeine.de/cms/beitrag/11914583/61759/>



0 tweet

Ihre Meinung ist gefragt!

In diesem Forum gibt es 1 Eintrag

» [Wasserbauer](#) | 26.01.2011, 21:28

Verfehlte Verkehrspolitik

Leider hat man es bis heute nicht geschafft, die Wasserstraßen in Ostdeutschland konkurrenzfähig zu den anderen Verkehrsträgern auszubauen. Wäre die A2 so befahren wenn die Brücken zu niedrig oder die Brücken auf 12t begrenzt wäre? Das VDE 17 wird immer noch stiefmütterlich behandelt. Es scheint als solle der Bereich zwischen Elbe und Oder ein großer Naturpark werden. Es wird nie zu größeren Ansiedlungen aus der Wirtschaft kommen, wenn die Voraussetzungen nicht geschaffen werden. Das leistungsfähige Wasserstraßen nicht nur für die Schifffahrt notwendig sind zeigt das diesjährige Hochwasser. Leider verhindern in Mode gekommene Bürgerinitiativen dringend erforderliche Baumaßnahmen. Die Behörden sind zum Teil verängstigt und schier machtlos gegenüber diese Initiativen. Der Wasserbau ist die ökologischste Bauweise im Vergleich zum Bahn- und Straßenbau. Trotzdem wird Sie gerade von sogenannten Umweltschützern verhindert. Diese ahnungslosen Leute sollten sich intensiver mit den Details des Wasserbaus auseinandersetzen und den Bahn- und Straßenbau vergleichen. Das Wasserstraßen befahren werden, wenn Sie richtig ausgebaut sind, zeigen das westdeutsche Kanalnetz bzw. die Wasserstraßen in Frankreich und Holland.

Steuergelder werden dann verschleudert wenn etwas angefangen aber nicht zu Ende geführt wird. Übrigens die meisten Projekte VDE aus dem Straßen- und Bahnbau sind bereits fertig gestellt. Nur das einzige Wasserstraßenprojekt hingt um Längen hinterher.