

# Der vergessene Wasserweg

Umweltfreundlich, verlässlich und sicher: Deutlich mehr Güter als bisher könnten **von der Straße auf Schiffe** verlagert werden – wenn Deutschland seine maroden Wasserstraßen endlich modernisieren würde

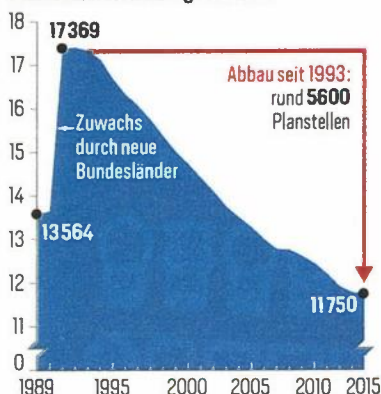
**J**ens Schwanen ist wütend. Der Geschäftsführer des Bundesverbands der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB) verzweifelt an so mancher verkehrspolitischen Entscheidung im Lande. So richtig in Rage kommt er aber, wenn das Gespräch auf den JadeWeserPort in Wilhelmshaven kommt.

Dort entstand einer von Deutschlands modernsten und größten Tiefseehäfen. 2012 ging das Vorzeigeprojekt in Betrieb. „Leider hat man vergessen, einen Kanal bauen zu lassen“, schimpft Schwanen. Anders als der Name suggeriert, hat der JadeWeser-Port nämlich keine Anbindung zur Weser.

Container aus aller Welt müssen entladen und auf Lkws oder Güterzüge verfrachtet werden. Sowohl die Autobahn als auch die Schienenstrecke bis zum Hafen wurde ausgebaut. Bis zu 1000 zusätzliche Laster rollen hier seither täglich über den Asphalt. Nur die Anbindung ans Wasserwegenetz der Binnenschiffer fehlt – ein Beispiel für eine inkonsequente Verkehrspolitik. Denn eigentlich ist die Stärkung des Gütertrans-

## Schrumpfende Behörde

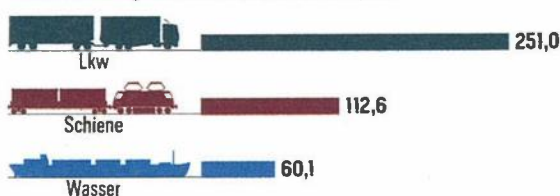
Personalentwicklung der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung in Tausend



**Auf Sparkurs** 5600 Arbeitsplätze hat das Verkehrsministerium binnen 20 Jahren in der Schifffahrtsverwaltung abgebaut  
Quelle: BDB

## Laster vor Wasser und Schiene

Verkehrsleistung in Milliarden Tonnenkilometern (tkm)



**Problematischer Trend** Lkw-Transporte führen bei der Verkehrsleistung (transportierte Ware) deutlich vor Schiffen

Quelle: BDB

ports per Schiff gewollt. Schließlich ersetzt jeder der schweren Lastenkähne 250 mittelschwere Lkws, reduziert den Ausstoß von CO<sub>2</sub> und hilft Deutschland beim Erreichen seiner ehrgeizigen Klimaziele.

Entsprechende Lippenbekenntnisse der Politik gibt es viele. Erst im November mahnte die Regierungskoalition: „Die Bundeswasserstraßen sind ein unverzichtbarer Wachstumsmotor“, der „zukunftsfest gestaltet“ werden müsse.

Die Realität ist eine andere. Die Binnenschifffahrt verlor vor allem gegenüber dem Lkw-Transport über Jahre an Bedeutung. Auch der Verkehrsminister hat andere Prioritäten. Der Haushalt 2015 sieht allein für Bundesfernstraßen 6,2 Milliarden Euro vor – für die Schiene sogar 10,4 Milliarden. Für die Erneuerung des gesamten Wasserwegenetzes bleiben mager zwei Milliarden.

Viel zu wenig, findet BDB-Geschäftsführer Schwanen: „Die Bundesregierung hat es über Jahrzehnte versäumt, in ausreichendem Maße in das Wasserstraßennetz zu investie- ▶▶▶

Foto: Oliver Tjeden/laif



ren. Schleusen sind baufällig und zu kurz, Brücken zu niedrig, die Fahrrinnen in den frei fließenden Gewässern vielerorts zu flach.“

Von den 4200 Kilometern Wasserstraßen in Deutschland, die intensiv für den Transport genutzt würden, wiesen fast 60 Prozent nicht den Mindeststandard auf, der für die Befahrung mit modernen Binnenschiffen erforderlich sei, klagt sein Verband. Allein 900 Millionen Euro an Investitionen seien jedes Jahr nötig, um die Substanzverluste bei Anlagen und Bauteilen auszugleichen.

Laut Bundesanstalt für Wasserbau ist die Hälfte der Schleusen und Wehre in Deutschland älter als 80 Jahre, ein Viertel ist sogar seit mehr als 100 Jahren in Betrieb. Solche Infrastrukturmängel bremsen die Binnenschifffahrt aus.

Dabei gibt es jede Menge gute Argumente für die Wasserstraße. „Die Frachtschiffe sind leise und sicher. Sie verursachen der Allgemeinheit keine Kosten für Lärmschutz. Im Vergleich zur Straße ist das Unfallrisiko deutlich geringer“, sagt Markus Nölke, Geschäftsführer des Short-SeaShipping Inland Waterway Promotion Centers (SPC). Er berät Unternehmen bei der Verlagerung von Gütertransporten auf Bahn und Binnenschiff.

Nölke weiß: „Weil in der Regel vorhandene Flussläufe befahren werden, ist der Flächenverbrauch gering.“ Zum Vergleich: Das Streckennetz der Bahn ist mehr als viermal so groß wie das Wassernetz in Deutschland.

Viele Investitionen in Kanäle und Schleusen dienen zugleich dem Hochwasserschutz oder der Energiegewinnung. Während sich Hoch- und Niedrigwasser meistens vorhersagen und durch Mehrfahrten mit geringerer Beladung ausgleichen lässt, gilt das nicht für die Megastaus auf deutschen Autobahnen.

Außerdem schränken Sonntags- oder Nachtfahrverbote den Lkw-Verkehr ein. Die schweren Binnenschiffe hingegen schlep-

pen sich 24 Stunden täglich über Rhein, Main und Donau. Zum Stehen kommen sie aus anderen Gründen. Häufig dann, wenn Politik und Behörden versagt haben.

In Kiel-Holtenau etwa. Am Zugang zum meistbefahrenen Kanalsystem der Welt, dem Nord-Ostsee-Kanal, sitzen die riesigen Binnenschiffe oft stundenlang fest. „Zwei der vier Schleusenkammern sind derzeit außer Betrieb“, erklärt Mathias Stein, Personalrat beim dortigen Wasser- und Schifffahrtsamt (WSA). Risse im Mauerwerk hatten die Schließung erzwungen.

Gebaut wurden die norddeutschen Schleusen vor 120 Jahren. Damals hieß der bedeutende Wasserweg noch Kaiser-Wilhelm-Kanal und war ein Prestigebau. Heute ziehen Genehmigungsverfahren für bestimmte Projektabschnitte sich über Monate hin. „Es fehlen Ingenieure, aber auch Handwerker und Taucher, die runtergehen und rostige Schienen wieder gängig machen“, schildert Stein die Probleme vor Ort. Vier Fachleute planen derzeit neue Schleusen, koordinieren Reparaturen. Gebraucht würden zehnmal so viele. Das ist kein regionales Problem.

Nach FOCUS-Recherchen baute die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung – Teil von Alexander Dobrindts Verkehrsministerium – binnen 20 Jahren fast 5600 Planstellen ab. Zuletzt gingen 200 wichtige Schleusenexperten und 300 weitere Ingenieure. Fachkräfte, die nun vielerorts fehlen.

Dazu kommt, dass die Behörde vor allem mit sich selbst beschäftigt ist. Der Plan, die zahlreichen Außenstellen der Verwaltung in eine Bonner Zentrale zu bündeln, stockt. „Die Generaldirektion in Bonn befindet sich im Zusammenhang mit der großen Strukturreform derzeit im Aufbau. Heute arbeiten dort etwa 40 Mitarbeiter“, erklärt der Staatssekretär Enak Ferlemann aus dem Bundesverkehrsministerium. 500 sollen es einmal werden.



## Luftverpester Lkw

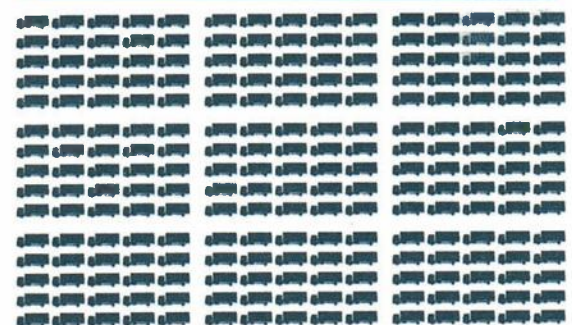
CO<sub>2</sub>-Emissionen im Güterverkehr (pro Jahr)



**Umweltfreundlich** Nicht nur insgesamt, sondern auch pro transportierter Tonne stoßen Schiffe wenig CO<sub>2</sub> aus

## Raumvorteil auf dem Wasser

Die Ladekapazität eines Binnenschiffs ersetzt 250 mittelschwere Lkws (12-Tonner)



250 Lkw-Ladungen sind nötig, um das Frachtvolumen eines einzigen Binnenschiffs zu erreichen





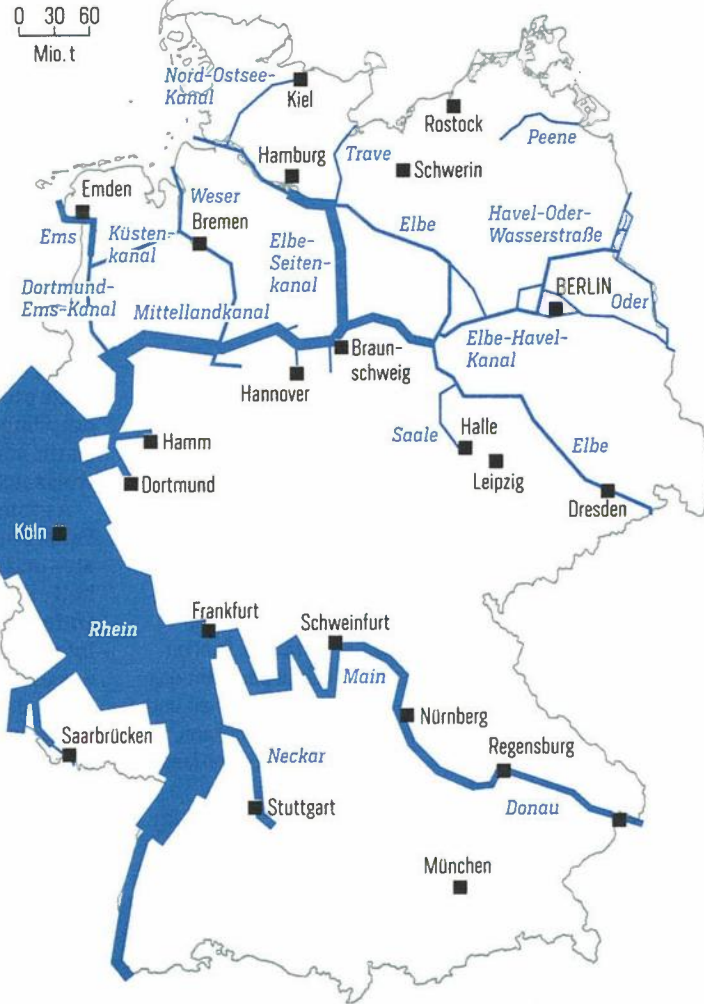
**Schleusen sind baufällig und zu kurz, Brücken zu niedrig, die Fahrrinnen in frei fließenden Gewässern vielerorts zu flach“**

**Jens Swanen**  
Geschäftsführer des Bundesverbands der Deutschen Binnenschifffahrt

## Auf dem Wasser brummt es nur am Rhein

### Binnenschifffahrtswege in Deutschland

Linienbreite entspricht der Güterverkehrsdichte in Mio. t (Tonnenkilometer/Länge der Wasserstraße in km)



**Im Westen Deutschlands** verläuft die Hauptachse der Binnenschiffe. In NRW am Rhein ist der Wasserverkehr etwa achtmal so hoch wie am Elbe-Seitenkanal Richtung Hamburg. Die neuen Länder spielen kaum eine Rolle. Lediglich Main, Donau und Neckar sind gering, aber regelmäßig ausgelastet

Quelle: BMVI

In der Zwischenzeit werden Millionen an Bundeszuschüssen nicht abgerufen. Projekte stecken häufig in der Planung fest, sind schlicht nicht baureif.

Hinzu kommt, dass Schleusen im Notfall nicht provisorisch ausgebessert werden können wie Schlaglöcher im Asphalt. Meist ist schweres Gerät nötig, Kräne und Schlepper, die kurzfristig nicht verfügbar sind.

„Eine gesperrte Schleuse kann man aber nicht so einfach umfahren wie eine gesperrte Autobahnbrücke“, meint Mathias Stein aus

Kiel. Die Schiffe müssten stattdessen entladen werden oder ganz umkehren.

In Berlin sind immer wieder Strecken für Tage unbefahrbar. Grund hierfür sind nicht Reparaturarbeiten, sondern schlicht Personalmangel an den Schleusen. Weil Stellen teilweise ein Jahr oder länger nicht besetzt werden, entstehen Engpässe. „Fünf Millionen Tonnen Güter im Berliner Umland könnten zusätzlich aufs Wasser gebracht werden“, glaubt Christel Björkman vom Wasser- und Schifffahrtsamt Berlin. „Von

den Bedürfnissen der Fahrgast-schifffahrt und des regionalen Tourismus ganz abgesehen – denn die spielen in den Bedarfsplanungen überhaupt keine Rolle.“

Gelder fließen zuerst dorthin, wo bereits viel Frachtverkehr fährt. „Das ist aber ein Teufelskreis“, klagt Björkman. Wo, wie in Fürstenwalde, Schleusen veraltet und die Schleusen-kammern für die Bauweise moderner Güterschiffe viel zu kurz sind, kann sich auch kein Güterverkehr entwickeln.

Schifffahrtsexperte Achim Klukas vom Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik sieht neben dem Zustand der Wasserwege in Deutschland noch ein weiteres Handicap für die hiesige Binnenschifffahrt: „Oft mangelt es an nachhaltigen Konzepten, die unterschiedlichen Verkehrswege effizient miteinander zu vernetzen.“ Die Straße sei trotz Autobahn-maut zu günstig. „Der Leidensdruck bei Verladern ist teilweise noch zu gering“, sagt Diplom-Logistiker Klukas.

Ob der umweltfreundliche Transport auf dem Wasser im Wettbewerb mit der Straße mithalten kann, ist mancherorts zu einer Frage von Zentimetern geworden. 70 Zentimeter mehr Wassertiefe an der Elbe brächten bis zu einem Drittel mehr Ladung. Statt zwei könnten Frachter dann drei Lagen Container transportieren – und Tausende Lkws ersetzen, so Befürworter einer Elbvertiefung.

Im Verkehrsministerium weiß man all das. Einen Lichtblick sieht Staatssekretär Ferlemann: „Bis Ende 2015 können wir rund 80 zusätzliche Ingenieure einstellen.“ Es handelt sich um Experten aus Hessen, die in Kürze ein externes Projekt beenden und danach zur Verfügung stehen.

Die sollten sich dann aber bald ans Werk machen. Die Komplett-sanierung einer Schleuse nimmt inzwischen etwa 20 Jahre in Anspruch.

MICHAEL FRANKE / ANDRÉ WEIKARD