

## Berlin am Wasser - viel Fracht und noch mehr Flair

Die „Hafenstadt“ Berlin, die Stadt, die vom Kahn aus erbaut“ wurde, hat ihr Gesicht gründlich umgeschminkt. Das Gewusel der Lastkähne und Schlepper, die qualmenden Schornsteine der Gewerbebetriebe an den Ufern von Kanälen und Spree – das war einmal; die Geschichten darüber füllen bestenfalls noch Chroniken. Geblieben sind viele sogenannte Konversionsliegenschaften, Wasserstraßen und Hafenanlagen. Andererseits ist der Westhafen mit seinen 433 000 qm Fläche das zweitgrößte deutsche Binnenhafensystem nach Duisburg. Rund 900 Kilometer sind in Berlin-Brandenburg schiffbar.



Ein Schubverband auf der Spree. Der Osthafen im Hintergrund ist inzwischen Medien- und Modestandort. *Foto: pa/dpa*

Doch längst fahren nicht mehr überall Frachtkähne. Der Wertewandel am und auf dem Wasser ist unübersehbar: Flusskreuzfahrer, Ausflugsschiffe, Freizeitkapitäne bestimmen auf vielen Gewässern das Bild. In dieser Brandung des Neuen steht im Westhafen der 52 Meter hohe, aus Ziegelsteinen gemauerte Turm des Verwaltungsgebäudes der Berliner Hafen- und Lagerhausgesellschaft (Behala) wie ein Wellenbrecher, gerade so, als hätte die „alte“ Hafenwirtschaft dort immer noch ein uneinnehmbares Refugium. Im Prinzip hat sie das ja auch. Nur ist der Westhafen nicht mehr einfach nur „Hafen“, sondern hat sich in den letzten Jahren zum „City Güterverkehrszentrum“ (GVZ) gewandelt.

Auch ruhen die Behala-Geschäfte nicht mehr allein auf der Säule „Logistik“ in den drei verbliebenen Umschlagplätzen Spandau Südhafen, Neukölln und Westhafen. Das Geschäftsfeld „Immobilien“, wo es um die Verwertung nicht mehr benötigter Flächen und Gebäude wie etwa im Osthafen geht, ist längst gleichberechtigt. Der Westhafen aber wird

die zentrale Umschlagstelle zwischen dem Güterverkehr auf Wasser, Schiene und Straße bleiben. Er soll sogar noch zulegen. Bislang hat der Westhafen die dritthöchste Umschlagrate in der Stadt. Nach Angaben des Amtes für Statistik Berlin-Brandenburg wurden 2007 knapp 3,7 Mio. Tonnen Güter im Binnenschiffsverkehr umgeschlagen. Rein in die Stadt kamen 3,4 Millionen Tonnen, raus gingen lediglich 270 000 Tonnen. Für das erste Quartal 2008 registrieren die Statistiker etwa eine Mio. Tonnen, ein Plus von 5,4 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Die höchsten Güterbewegungen verzeichneten die Umschlagstellen in Berlin-Rummelsburg und Berlin-Kraftwerk Alte Spree, beides sind keine Behala-Häfen; dort legen die Kohlschiffe mit ihren Ladungen für die Kraftwerke an. Brennstoff macht bislang das Gros der auf Berlins Wasserstraßen transportierten und umgeschlagenen Fracht aus.



Kohleschiff im Westhafen. Vattenfall ist größter Auftraggeber der Binnenschiffer. Foto: Deutsche Binnenreederei

Der Energie-Erzeuger Vattenfall ist größter Kunde der Binnenschiffer. Spektakulär erscheint das alles nicht. Hafen-Nachrichten wie diese sind dagegen selten: Am 3. Mai wurde im Westhafen die „SGT5-8000H“ der Siemens Power Generation umgeschlagen, eine Gasturbine, die der Hersteller als „größte und leistungsfähigste der Welt“ bezeichnet. 13 Meter lang, fünf Meter hoch, 494 Tonnen schwer – und mit einer Leistungsfähigkeit von 340 Megawatt ausgestattet, wurde die Turbine mit der „MS Rügen“ von Berlin zum oberbayerischen Kraftwerk Irsching verschifft. Bei der Verladung benötigte der Schwerlastkran der Behala die Unterstützung eines Mobilkrans. „Produktladungen“ heißt das in der Sprache der Logistiker. Sie nehmen womöglich zu, wenn Siemens die Mega-Turbine erst einmal in Serie auflegt. „Wir sind auf jeden Fall gerüstet“, sagt Klaus-Günter Lichtfuß, Leiter der Abteilung Logistik bei der Behala. Dass im Westhafen „noch nicht“ mehr los ist, liegt nach Meinung des Hafen-Spezialisten nicht an zu wenigen Produktladungen. Das hat andere Gründe, eigentlich nur einen: Berlin ist noch weitgehend vom Container-Verkehr per Binnenschiff abgekoppelt. Seit über 15 Jahren werden die Stahlkisten auch auf Binnenschiffe gestapelt. Das Containersegment gilt im Seehafenhinterlandverkehr als Wachstumsmotor. 70 000 wurden 2007 im Westhafen umgeschlagen – zwischen Schiene und Straße wohlgermerkt. Denn auf dem Wasserweg

in die Stadt hemmen zwei Nadelöhre den Verkehr: Im Westen lässt die zu niedrige Elbbrücke bei Genthin (Altmark) keinen „zweilagigen“ Containerverkehr zu – und zwei Lagen müssten die Containerschiffe stapeln, um gegenüber Straße und Schiene wettbewerbsfähig zu sein, sagen die Binnenschiffer.

Das Schiffshebewerk Niederfinow im Nordosten der Stadt, dessen Trog zu kurz für moderne „Großmotorgüterschiffe“ mit 110 Metern Länge und 11,45 Metern Breite ist, bremst den Verkehr in Richtung Ostsee, ins polnische Stettin. Der Berliner Westhafen ist längst für den Containerumschlag gerüstet. Was fehlt, sind genügend Container. Die dürften aber ab 2009 endlich auch auf dem Wasserweg eintreffen; dann soll nämlich der Engpass in der Altmark beseitigt sein. Transporte mit leeren Containern werden zwar zunächst nur mit Ballast möglich sein; ab 2015, wenn alle Brücken auf mindestens 5,25 Meter Durchfahrtshöhe gebracht sind, soll es dann ungehinderten Containerverkehr geben. 2013 ist mit dem bis dahin vorgesehenen Neubau des Schiffshebewerks Niederfinow Nord auch in der anderen Richtung der Weg für die dicken Pötte frei.

Wie sich das in der Bilanz der Berliner Häfen niederschlagen wird? Klaus-Günter Lichtfuß zuckt mit den Schultern. Eine solche Prognose sei zu gewagt, meint er. Was immer auch an Frachtraten vorhergesagt wird, die „grüne Front“ gegen den schiffahrtsgerechten Ausbau von Havel und Spree bezweifelt die wirtschaftliche Notwendigkeit der Eingriffe: Soll sich die Größe der Schiffe doch nach den Gegebenheiten der Flüsse richten, lautet das Argument der Umweltschützer.

Für den Schiffsverkehr von und nach Berlin wird aber niemand gesonderte Schiffe bauen. Die Maße sind bereits gesetzt: nämlich die eines Großmotorgüterschiffs. Das braucht Raum nach oben, um genügend Container übereinander stapeln zu können, aber auch nach unten. Behala-Mann Lichtfuß: „Moderne Massenguttransporter haben eine Ladetiefe von 2,80 Metern.“ Das ist mehr Tiefgang, als die Engstellen auf dem Wasserweg nach Berlin freigeben. Also soll gebaggert werden: in die Tiefe, aber auch in die Breite, um den Großschiffen die gefahrlose Begegnung zu ermöglichen. Die Auseinandersetzungen um das Für und Wider des Wasserstraßenausbaus kumulieren derzeit an der Spree zwischen Schleuse Charlottenburg und der Mündung in die Havel sowie am Sacrow-Paretzer-Kanal, beides Teilstücke des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit (VDE) 17 von Hannover nach Berlin.



Die Mona Lisa, eines von vielen Flusskreuzfahrtschiffen, die regelmäßig in Berlin-Spandau anlegen. *Foto: Gersbeck*

Auch für Rolf Dietrich vom Wasserstraßen-Neubauamt Berlin gibt es gute Gründe für den Ausbau der Wasserwege. Mit der Möglichkeit, zwei Lagen Container zu transportieren, und der Zulassung moderner Großmotorgüterschiffe werde für Container der Wasserweg von Hamburg nach Berlin interessant. Dietrich: „Wir rechnen damit, dass die Binnenschifffahrt den Transport auf der Relation Hamburg – Berlin für rund 200 Euro pro Container anbieten kann.“ Auf ein Großmotorgüterschiff passten bis zu 104 Container, ein 185 Meter langer Schubverband bewältige gar 160 Kisten. Das entspreche der Ladung von vier bis fünf Güterzügen oder 80 Lkw-Sattelzügen. „Die Bahn mit rund 300 Euro und der Lastwagen mit 350 bis 400 Euro pro Container sind daher auch deutlich teurer“, kalkuliert Dietrich. Bei Fahrtzeiten von zweieinhalb Tagen für die Strecke zwischen Hamburg und Berlin sei auch die Transportdauer für die meisten in Containern transportierten Güter akzeptabel. Und die Klimabilanz der Schiffe sei zudem besser als die von Lkw und Bahn.

Nach Dietrichs Rechnung könnte womöglich ein Trend umgekehrt werden, der vor gut 100 Jahren der Eisenbahn einen wirtschaftlichen Vorteil im Güterverkehr von und nach Berlin brachte. „Hielten sich seit den 70er-Jahren des 19. Jahrhunderts Eisenbahn- und Wassertransport etwa die Waage, so verlagerte sich das Gewicht seit 1906 aufgrund konkurrenzloser Preise des Staatsmonopolisten Deutsche Reichsbahn zu Gunsten der Eisenbahn“, schreibt Dr. Alexandra Elgert, Researcherin im Immobilienunternehmen Engel & Völkers, in ihrer Dissertation „Berlin auf dem Wege zur Wasserstadt?“. Neben dem verzögerten Ausbau der Wasserstraßen waren seinerzeit die unzureichenden Häfen Ausschlag gebend für den Siegeszug der Bahn – Bedingungen, die heute wenigstens zum Teil günstiger für die Binnenschifffahrt aussehen. Mit der Industrialisierung und dem Drang expansiver Branchen ans Wasser verschwanden Flussläufe und Kanäle jedoch weitgehend aus dem Gesichtsfeld der Berliner. Agfa am Rummelsburger See, Jaffé am Charlottenburger Salzufer, Siemens in Charlottenburg und in Spandau, Spindler in Spindlersfeld machten es vor, und viele andere folgten: Die Uferländer wurden mit Industrieanlagen zugebaut und damit unzugänglich. Aus den Augen, aus dem Sinn; „Wasserstadt“ ade. Nicht nur gerieten die Binnenschiffer ins zweite Glied der

Transporteure, auch das „gemeine Volk“ hatte weniger von der Wasserlage: Baden in der mit Abwassern belasteten Spree war alsbald verboten (1925), Freizeit auf dem Wasser war zu jener Zeit ein Spaß für wenige und spielte sich zudem „weiter draußen“, im Grünen, ab. „Eigentlich kein Wunder, dass Berlin, anders als Metropolen mit vergleichbaren Lagequalitäten, kein ausgeprägtes Wasserstadt- Bewusstsein hat“, stellt Elgert fest.

Inzwischen finden sich viele frühere Industrie-Lagen auf Bauplänen und Planungs-Skizzen wieder. Berlin hat seine Uferlagen wieder entdeckt: als schicken „Beach“ mit aufgeschüttetem Sand, als Wohnlage, als Bürostandort, als Marina, als Spazierweg. Den Berliner Unternehmer Dietmar Otremba benennt Alexandra Elgert als „Pionier“ bei der Entwicklung der Wasserlagen: Bereits vor mehr als 30 Jahren kaufte Otremba ein Gewerbegebiet am Tegeler Hafen, um dort Wohnungen zu bauen. Die Zustimmung der Stadt erhielt Das Projekt 17 ist unter den Verkehrsprojekten das Projekt aber erst zehn Jahre später, womit es Bestandteil der Internationalen Bauausstellung (IBA) im Jahr 1987 wurde. Nach der Wende bekamen dann auch Berlins Wasserlagen ihren Anteil am hauptstädtischen Bauboom. 230 bis 620 Kilometer Uferlinie – je nach Quelle – harrten in den 90er Jahren einer neuen Nutzung. „Realisiert worden ist aus allen Immobiliensegmenten etwas“, resümiert Elgert. Allerdings bedeutend weniger, als es Planer in der überzogenen Wachstums-Euphorie der ersten Nachwendejahre vorhatten. Inzwischen sind die Einschätzungen realistischer geworden: „Nicht die Planung komplett neuer Wasserstädte, sondern kleinräumige Konzepte, stufenweise umgesetzt, sind die Antwort auf gewandelte Bedürfnisse und auf knappe öffentliche Mittel“, lautet die Maxime im Roten Rathaus. Priorität genießen seitens des Senats vier Entwicklungsräume: Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal/ Nordhafen (gemischt genutztes Quartier), Kreuzberger und Friedrichshainer Spreeufer (gewerbliche Ansiedlungen, kontrollierte Zwischennutzungen), Schöneeweide und Spreemündung/Sophienwerder. Als machbar hat sich offenbar die Umnutzung des Osthafens in Friedrichshain erwiesen. Dort entsteht ein ganz neues Quartier. Die Hafenkräne haben ausgedient und wurden von der Behala verkauft. Die Ansiedlung von Universal und MTV in den herausgeputzten Speichergebäuden an der Oberbaumbrücke war ein Signal, das zahlreiche „Kreative“ zum Aufbruch in den Ex-Hafen veranlasste. Mode und Medien mit angedockten Dienstleistern gehen an der Spree vor Anker. Die Umsetzung der Pläne für die Strecke zwischen Oberbaum- und Jannowitzbrücke dümpelt dagegen vor sich hin. Für die geplanten Büropaläste gibt es offenbar nur bescheidene Nachfrage. Die O2 World, eine Multifunktionsarena der Anschutz-Gruppe, steht dagegen vor der Eröffnung. Sie hat direkten „Blickkontakt“ mit der Spree aufgenommen: Dafür mußten eigens einige Mauerstücke der „East Side Gallery“ weichen.





Stadtvillen und hochwertige Reihenhäuser verwandeln die Rummelsburger Bucht in ein Wohnquartier. Foto: PA/Brexendorff

Eine der neuen Wohnadressen, die Siedlungen an der Rummelsburger Bucht, verdankt ihr Dasein hauptsächlich dem Niedergang der bis 1990 dort angesiedelten Industrie. Auf der Halbinsel Stralau, Friedrichshain-Kreuzberg, und dem gegenüberliegenden Lichtenberger Ufer sind Eigentums- und Mietwohnungen entstanden – und werden weiter gebaut. Reihenhäuser und „Townhouses“ liegen dabei im Trend. Eine Zwischenbilanz der Bauarbeiten an der Bucht stand jüngst in der Presse: 470 Wohnungen, 60 000 qm Gewerbe, subventioniert mit 174 Mio. Euro Steuergeldern. Die Bilanz für die „Wasserstadt Oberhavel“ fällt im Vergleich noch um einiges deftiger aus: Wo sich in Spandau die Havel um die Insel Eiswerder zum See verbreitert, plante der Senat vor 15 Jahren 12 700 Wohnungen. Aber der Bedarf wurde überschätzt: Bislang entstanden 3800 Wohnungen und 85 000 qm Gewerbeflächen – 448 Mio. Euro an Steuergeldern wurden versenkt. Die jüngsten Baupläne: An der Karolinenstraße (Tegeler Hafen) sollen für rund 25 Mio. Euro drei Hafenhäuser und ein Pflegeheim entstehen; auf der 1987 künstlich angelegten Insel sind Einfamilienhäuser geplant. Plan Nummer zwei: Zwischen Heidestraße und Spandauer Schifffahrtskanal Berlin soll ein neuer Kiez mit 1200 Wohnungen und einer 1,3 Kilometer langen Promenade entstehen. „Vom Kahn aus“ werden diese neuen Wohnungen am Wasser sicherlich nicht mehr erbaut. Dafür wird der eine oder andere seinen „Kahn“ vor der Haustür anlegen können oder sich ein Berliner Wassertaxi rufen, das jetzt realisiert werden soll. *maw*

Bitte lesen Sie mehr dazu in dem Interview mit Robert Baack, Sprecher des Vorstands der Deutsche Binnenreederei AG

[Leserbrief an die BERLINER WIRTSCHAFT versenden](#)

Mehr zum Thema:

↳ Berliner Hafenareale im Wandel (Dokument-Nr. 52084)

↳ Interview mit Robert Baack (Dokument-Nr. 52152)

---

Dokument-Nummer: 52141



© 2001 IHK Berlin - Powered by IHK24

Industrie-und Handelskammer zu Berlin | Fasanenstraße 85 | 10623 Berlin

Tel. (030) 31 51 0-0 | Fax (030) 31 51 0-166 | E-Mail: [service@berlin.ihk.de](mailto:service@berlin.ihk.de) | Internet:

<http://www.berlin.ihk24.de>

Für die Richtigkeit der in dieser Website enthaltenen Angaben können wir trotz sorgfältiger Prüfung keine Gewähr übernehmen.