

Schleuse Zaaren außer Betrieb. Aufbau Ost gestört.

Die Brandenburgisch-Mecklenburgische Seenplatte ist von Berlin aus über die obere Havel (Oranienburg, Templin, Fürstenberg und weiter z.B. nach Neustrelitz, Rheinsberg und zur Müritz) zu erreichen. Es handelt sich seit über 100 Jahren nicht nur um ein herrliches Ruderrevier, sondern auch um ein Wassertouristikgebiet, in das insbesondere seit der politischen Wende stark investiert wird. Viele neue Unternehmen wollten zum Saisonbeginn 2019 durchstarten, zumal schon umfangreiche Verträge geschlossen waren. Und da kommt die Meldung, dass nicht nur die Schleuse Kannenburg zur Templiner Seenkette für Jahre gesperrt werden musste, sondern auch die Havel Schleuse Zaaren zwischen Bredereiche und Zehdenick voraussichtlich bis Ende August nicht nutzbar sein wird. Das ist ein schwerer Schlag für die Saison Gäste, aber noch viel mehr für die Wirtschaft, die sich hier mühsam erholt und hofft, dass der seit Jahren zunehmende Tourismus einen signifikanten Aufschwung der Region bewirkt.

Wie kann es zu solch einer Katastrophe kommen? Ist sie systemimmanent oder Zufall?

Betrachten wir zuerst einmal den übersichtlichen Verkehrsweg Eisenbahn. Die Erfindung der Dampflok und die Entwicklung von Streckennetzen waren von der Industrialisierung angetrieben, wo Kohle, Material und Arbeitskräfte in großen Mengen zum Teil recht schnell transportiert werden mussten. Könige und regionale Institutionen haben investiert und konnten ihre Kredite bald wieder einlösen, um dann satte Gewinne mit dem Bahnbetrieb einzufahren. Die Eisenbahn hat dann die Schifffahrt auf vielen kanalisierten Flussstrecken (z.B. Unstrut, Spree) oft sehr schnell niederkonkurriert, kaum dass sie richtig nutzbar waren. Und dann kam der Kraftverkehr mit Autobahnen, sehr leistungsfähigen Fahrzeugen und der Möglichkeit, bei fast jedem Wetter Personen und Güter schnell und bedarfsgerecht vom Erzeuger oder Seehafen bis zum Verbraucher zu transportieren. Als auch der Autobus und selbstverständlich der private PKW den Personenverkehr außerhalb der Großstädte viel bequemer gemacht hatten, mussten nun zwangsläufig viele Eisenbahn-Nebenstrecken unrentabel werden. Sie wurden zuerst vernachlässigt, dann eine Last und zum Teil auch abgewickelt. Nur ab und zu gibt es jetzt wieder Versuche, mit Förderfinanzen Eisenbahnen zu revitalisieren, um Straßen- und CO₂-Probleme zu mindern. Resümieren kann man: Die Verkehrswege sind von ökonomischen Entwicklungen abhängig. Wo kein stabiler Gewinn zu machen ist, da tut sich auch kaum Bedeutsames. Katastrophen sind kein Zufall.

Bei den Wasserwegen ist eine Abwicklung besonders kompliziert, weil ein Wasserlauf auch ein wesentlicher Teil der Natur und viel stärker mit anderen Systemen verbunden ist als die künstliche Eisenbahn. Klar ist, dass Wasser zum Meer fließen muss und es Ökosysteme beherbergt, von denen auch wir abhängen. Es muss Wasserwirtschaft betrieben werden, um Hochwässer zu bändigen und nicht nur die Versorgung mit Trinkwasser in der Fläche qualitätsgerecht zu sichern.

Sehr viele größere Flüsse wurden aber zu leistungsstarken Wasserstraßen ertüchtigt und sind rentabel. Zusammen mit vielen künstlichen Kanälen (z.B. Mittelland-, Dortmund-Ems-, Elbe-Seiten-Kanal) tragen sie vielerorts maßgeblich zur wirtschaftlichen Stärke bei, vor allem mit Baustoffen, Containern und PKWs für die ganze Welt.

Eine große Anzahl von Wasserstraßen konnte aufgrund ihrer Physik und veränderter ökonomischer Gegebenheiten der Konkurrenz anderer Verkehrsträger nicht standhalten. Sie haben seit vielen Jahren keine kostendeckenden Nutzungen mehr, wurden stark vernachlässigt, womöglich als Abfall angesehen und werden als „Nebenwasserstraßen“ bezeichnet. Zu den Rest-Nutzern gehört hier meistens noch unser Wassersport, dessen kultureller und gesundheitspolitischer Nutzen nicht in Euros zu beziffern und kaum vom Verkehrsministerium mit den anderen Fachministerien finanziell verhandelbar ist.

Auch Nebenwasserstraßen brauchen Unterhaltung

Die Gewässer-Unterhaltung ist von den Eigentümern weiter zu führen. Das ist nicht ganz billig und gilt für wenige Privat-Gewässer, für Landesgewässer und für alle Bundes-Wasserstraßen. Außerdem stehen etliche Bauwerke wie z.B. Schiffshebwerke unter Denkmalschutz, sind also Kulturgut. Und vielerorts hat sich auch lokale Fahrgastschiffahrt erhalten oder entwickelt.

Und dann kam 1990 die Wiedervereinigung mit einem zusätzlichen und ebenfalls gealterten Wasserstraßennetz im Osten, ohne blühende Industrie-Landschaften auch bei den polnischen und tschechischen Nachbarn. Irgendwann entstand die politische Idee, den Staat schlanker zu machen, Leistungen „auszusourcen“ und eigenes Personal in der Wasserstraßenverwaltung (WSV) erheblich abzubauen. Für 2010 werden 13 000 Arbeitsplätze genannt. Auch Eigenbetriebe wurden reduziert, die z.B. auch Schleusen von der Planung bis zum letzten Farbanstrich Instand halten oder gar erneuern konnten. Die Leistungsfähigkeit der Bundes-Wasserstraßenverwaltung (WSV) sank deutlich. Man bot selbstverständlich auch den Neuen Ländern an, die nicht zum Hauptnetz gehörenden Gewässer zusammen mit einer einmaligen Geldspritze als Landesgewässer zu übernehmen. Aber man konnte auch in den Landesregierungen ökonomisch und über größere Zeiträume hinausdenken und lehnte logischerweise ab. Im Verkehrsministerium in Bonn am Rhein, wo die Hauptverkehrsader und weitere Wasserstraßen z.B. nach Hamburg und anderen Industrieregionen laufend wichtige Verbesserungen einforderten, standen sehr schwere Entscheidungen an, auch zum Ranking. Die Nebenwasserstraßen insbesondere im Osten kamen, bis auf wenige Ausnahmen, weit nach hinten, denn sie waren wahrscheinlich wenig bekannt und hatten keine so starke Lobby wie die moderne Frachtschiffahrt, die mit großen Schiffen bis zu 1500 Tonnen Fracht den Konkurrenzkampf gewinnen will. Folglich wurden gewiss auch notwendige Instandsetzungen gleich zu aufwendigen Neubauten erweitert, die leider (noch nicht oder überhaupt) keinen großen und allgemein bekannten volkswirtschaftlichen Zusatznutzen gezeitigt haben, denn z.B. Berlin hätte ggf. auch von der erprobten deutsch-polnischen Schubschiffahrt weiterhin ver- und entsorgt werden können. Öltanker waren hier sowieso schon durch eine Pipeline ersetzt. Betriebswirtschaftlich war diese Politik für einige Nutzer sicherlich sehr günstig, aber für den Erhalt der Neben-WS und die Wassertourismusbranche im Osten, die stabile Rahmenbedingungen benötigt, eben nicht.

Ob die Bereitstellung großer Verkehrswege allein schon dafür sorgen kann, dass in der Region die Wirtschaft groß wird, wäre nachzuweisen. Sehr leistungsfähige Anlagen können eine gute Wirtschaftsentwicklungen wohl begünstigen, aber solche sind im deutschen Nord-Osten zurzeit nur beim Wassertourismus vorhanden, der nun von defekten Schleusen und schwächelnden Reparaturkapazitäten betroffen ist. Ich denke, dass sich erst ein permanenter Bedarf entwickelt muss, bevor Milliarden-Investitionen (laut SPIEGEL: Wasserkreuz Magdeburg eine halbe Milliarde Euro) und Betriebskosten zu Gewinnen werden.

Was nun die Sperrung der Schleusen Zaaren und Kannenburg anbelangt, muss man wohl einschätzen, dass in der WSV Personal und Kraft fehlen, um regelmäßig und gründlich notwendige Maßnahmen durchzuführen. Es fehlen wahrscheinlich auch eigene Reserven, die kurzfristig aktiviert werden können, wenn etwas schiefgelaufen ist.

Anzumerken ist hier, dass viele Jahre hindurch Vertreter der WSV an den jährlichen Tagungen des DRV- Ausschusses „Ruderreviere“ teilgenommen haben und uns gute Einblicke in ihre Bemühungen und die insgesamt nicht zufriedenstellende Situation gewährten.



Gut in Schuss sind die Bootsschleusen am Main.



Die Schleuse Kannenburg (nach Templin) musste 2018 gesperrt werden

Noch provisorisch brauchbar?

Wenn man sich die gesperrte Schleuse Kannenburg so anschaut und die Situation der Tourismusbranche kennt, dann frage ich mich, ob es denn wirklich dringend notwendig ist, die Schleuse jahrelang vollständig zu sperren. Sicherlich hat man eine Überprüfung durchgeführt und genügend Notwendigkeiten

einer Erneuerung gefunden. Aber besteht denn ein beträchtliches Gefahrenpotential und Risiko für „Schiffer und Kahn“, wie es im Loreley-Lied heißt, wenn man wenige Sonderschleusungen durch-

führen würde, um z.B. Mietboote für einen gebrochenen Verkehr zur Havel zu bringen? Mit solchen Maßnahmen wäre nicht alles zu retten, aber einiges. Für den muskelbetriebenen Wassersport ist hier übrigens dankenswerterweise ein Weg für Boots-Wagen zum „Umtragen“ geschaffen worden.

Der Faktor Zeit

Bei dem Zusammenspiel von Bedarf, Entwurf, Genehmigungen (auch durch Naturschutz) sowie eigentlichen Bauarbeiten und Nutzenerbringungen spielt der Zeitfaktor eine große Rolle. Während der Wasserbau mindestens mit einigen Jahrzehnten rechnen muss, verändern sich Teile von Wirtschaftsbeziehungen und die Technik manchmal schon in wenigen Monaten. Das ist ein großes Problem für alle Beteiligten, die effektiv handeln wollen. Ein Taktgenerator für politische Vorhaben ist auch der Vier-Jahres -Rhythmus im Bundestag und der Wechsel von Verkehrsministern mit ihren Schwerpunkten, wie z.B. die PKW-Maut für Ausländer.

Als einmal ein frischer Abgeordneter aus Mecklenburg nach einigen Monaten im Bundestag eine Initiative für den Wassertourismus startete und alle Nutzer, d.h. auch uns Ruderer zu einer großen Beratung einlud, äußerte er den Wunsch, bereits nach 3 Jahren überzeugende Erfolge in den nächsten Wahlkampf einbringen zu können. Das war gut gemeint, aber leider nur eine kurze Utopie.

Wie unsicher manche Aussagen der WSV sind, hat der Nebenschauplatz „Bootschleppe an der Dahme-Schleuse Neue Mühle (bei Königs-Wusterhausen)“ gezeigt. Gleich nach dem Hochwasser, für dessen Ableitung diese ehrwürdige und gute Anlage abgebaggert werden musste, war kundgetan, dass nach 3 Jahren ein Neubau nutzbar sein wird. Jetzt sind bereits 8 Jahre vergangen und dafür ist nicht nur die Pleite eines Planungsbüros verantwortlich, sondern die Überlastung in der WSV.



Vergleich in der Schleuse Mirow, ein großes Motorboot für 5 Personen und ein schmales Ruderboot für 15 Personen mit einem Platzbedarf von nur 1,6 m² je Person.

Klippen

Ein bisher kaum erwähntes Problem ist

die zukünftige Größe der Schleusen für den Wassertourismus. Wenn sich die Entwicklung wie in den vergangenen Jahren fortsetzt, dann wird man es nicht nur mit mehr, sondern auch mit viel größeren Wasser-Fahrzeugen zu tun haben. Im Angebot der Bootsverleiher sind zurzeit nicht nur herkömmliche Boote, kapitale Yachten und Flöße, sondern auch große Urlauberboote, auf denen man seinen Wohnwagen mitführen kann.

Schreiten die Klimaveränderungen voran, dann ist auch eine Wasserstraßen-Verwaltung gefragt, die langfristig und großräumig für Zeiten akuten Wassermangels Alternativen zum traditionellen Schleusenbetrieb bereit hält, denn wir müssen eine gewisse Unabhängigkeit vom Klima bewahren, die für die Ökosysteme leider so nicht zu haben sein wird.

Die alten und neuen Wasserstraßenprobleme kann das „System Marktwirtschaft“ nicht so nebenbei meistern, denn die Kluft zwischen Aufwand und monetärem Gewinn ist zurzeit viel zu ungünstig. Außerdem sind die neu hinzukommenden Anforderungen z.B. der Ökologie und des Naturschutzes nicht leicht zu meistern, wenn die verkehrlichen Aufgaben nur schwer lösbar sind.

Was sofort tun?

Ich schlage daher vor, umgehend eine sehr potente WSV-Behörde für alle Nebenwasserstraßen der Bundesrepublik in räumlicher und sachlicher Nähe des Geschehens einzurichten, die planmäßig mit konkurrenzfähigen Arbeitsplätzen und unabhängig von der Güterschifffahrt wirkungsvoll arbeiten kann.

Da durch Jahrzehnte lange Vernachlässigungen der Nebenwasserstraßen die Wahrscheinlichkeit plötzlicher Havarien sehr groß geworden ist, sollte man kurzfristig aktivierbare Alternativen schaffen, um lange Ausfälle schnell umschiffen zu können.

Das Umfahren von Schleusen mit Booten auf einem asphaltierten Weg oder Gleis ist z.B. eine zuverlässige Alternative, die bei hohem Andrang an der Schleuse von Ruderern sehr geschätzt wird und auch bei akutem Wassermangel funktionieren würde. Ist ein guter Wagen vorhanden und der Anstieg nicht stärker als 1:15 (vertikal: horizontal), dann gibt es kaum Probleme für den Wassersportler.



In Canow entstand vor ca. 5 Jahren neben der überlasteten Schleuse eine sehr gute Bootsschleppe für Kanu und Rudern.



Schiffe (und Sportboote) auf einer von vier Bootsschleppen im Kanal von der Seenkette um Ostroda zur Mündung des Nogat bei Elblag

Auch für Motorboote ist diese Methode prinzipiell nicht unmöglich, wie es die „Rollberge bei Elbingen/Elblag“ in Polen beweisen. An der Slapy-Talsperre an der Moldau fährt ein Traktor mit Anhänger die Sportboote.

Bootsvermieter könnten bei Sperrungen auch „Gebrochenen Verkehr“ anbieten, wo ober- und unterhalb der Sperrstelle per Kleintransporter die Bootsmannschaft ge-

tauscht wird. Wenn dann an der Baustelle noch eine niveauevolle Führung durch eine vielleicht bereits pensionierte Fachperson erfolgt, dann könnte eine solche Verkehrsunterbrechung auch zum besonderen Erlebnis werden. Vielleicht sind hinterher einige Jugendliche für die Arbeit an den Wasserstraßen sogar leicht zu gewinnen? Denn Nachwuchsbeschaffung ist auch bei der WSV schwieriger geworden.

Das gegenwärtige Dilemma an der Havel sollte zum Anlass genommen werden, sehr schnell solch grundlegende Verbesserungen im Bereich der Nebenwasserstraßen anzuschieben und durchzusetzen, denn innerhalb sehr weniger Jahre könnte die Glut der Initialfeuer im Wirtschaftszweig Wassertourismus erlöschen, wenn immer wieder nicht planbare Sperrungen neben unvermeidbaren (wie zum Beispiel der Neubau der Schleuse Steinhavel) auftreten.

Hat man es insgesamt mit sehr vielen gealterten Schleusen zu tun, dann sollte es sich auch lohnen, standardisierte Schleusen-Provisorien zu entwickeln (z.B. mit Spundbohlenwände und Handbetrieb wie im Spreewald und in Großbritannien), die es möglich machen, (wie 2017 an der Spree bei Hartmannsdorf) Totalsperrungen in der Saison ganz zu vermeiden.

Die Finanzierungsfrage

In Bezug auf die Finanzierung der Nebenwasserstraßen sollte man vielleicht am besten vom Gedanken des Gemeinnutzes ausgehen. Bei Wasserhaushalt, Ökologie und Kultur samt Gesundheit sowie Wirtschaftsentwicklung müsste man ebenfalls davon ausgehen, dass der Staat mit seinen Steuereinkünften die Hauptlasten tragen kann. Dort, wo ein über das unbedingt Notwendige hinausreichende Leistungen angeboten werden, kann man wahrscheinlich auch eine persönliche Kostenbeteiligung fordern. Ob man den Platzbedarf in Schleusen (Quadratmeter je Person) mit einer Zahlungspflicht für viele Quadratmeter zum Vorteil unserer eigentlichen „Sport“-Boote (Kanus und Ruderboote) stimulieren kann, sollte zumindest diskutiert und erprobt werden.

Weitgehende Renaturierung eines Flusses ist für Ruderer fast problemlos

Wenn man auf der Müggelspree (oberhalb von Berlin) 35 Kilometer ab Fürstenwalde bei mäßiger Strömung durch viel Natur, Dörfer, Feld und Forst im natürlichen Flussbett, in kurzen Begradigungen und wiedereröffneten Altarmen rudert oder paddelt, dann kann man mit dem Zustand dieser ehemaligen Haupt-Schiffahrts- Straße zur Oder sehr zufrieden sein. Über derartige Varianten der Wasserstraßenentwicklung sollte man unbedingt gründlich nachdenken, wenn Motor-Wasser-Touristik weiterhin ausgeschlossen werden kann.



Die Müggelspree zwischen Große Tränke und Erkner

Sorgen bei den Landesgewässern

Leider ist auch bei den Brandenburgischen Landesgewässern nicht alles in Ordnung. Der Ersatzneubau des alten Nadelwehrs Neubrück, der schon 2018 fertig sein sollte, ist noch nicht beendet. Die historische Schleuse ist zwar neu entstanden und betriebsbereit, aber an der sehr großen „Fischaufstiegsanlage“ wird noch immer gearbeitet, wozu man die für uns zu flache Behelfsbrücke benötigt.



Die Schleuse Alt Schadow, 46 km stromauf, muss repariert werden, soll aber im Sommer wieder frei gegeben werden.

Auch in Deutschland gibt es Schleusen, bei denen die Tore und Schütze von Hand bedient werden. Das ist keine Strapaze, sondern ein zusätzliches Erlebnis. Auch für Radfahrer und Wanderer.

Die Schleuse bei Mittenwalde von der Nuthe zum Motzener See ist ebenfalls außer Funktion.

Schluss

Resümierend muss man zur generellen Behebung der gegenwärtigen Missstände, die unverzügliche Einrichtung und Ausstattung der o.g. und in Entwicklung begriffenen WSV-Behörde fordern, wie sie wahrscheinlich bereits schon angedacht ist. Diese Einrichtung muss auch eine Denkfabrik sein, die alle Notwendigkeiten und Entwicklungen weitestgehend überschaut, Erfahrungsaustausch pflegt und mit den Nutzern, dem „Blauen Band“ und den betreffenden Bundesländern gründlich berät, um gründliche Verbesserungen zu erreichen.

In diesen Ausführungen konnten nicht alle relevanten Gesichtspunkte behandelt werden. Vielleicht reichen die ausgewählten aber, ein Weiterkommen zu beschleunigen.

Dr. Hans-Peter Kozerski)

07/2019