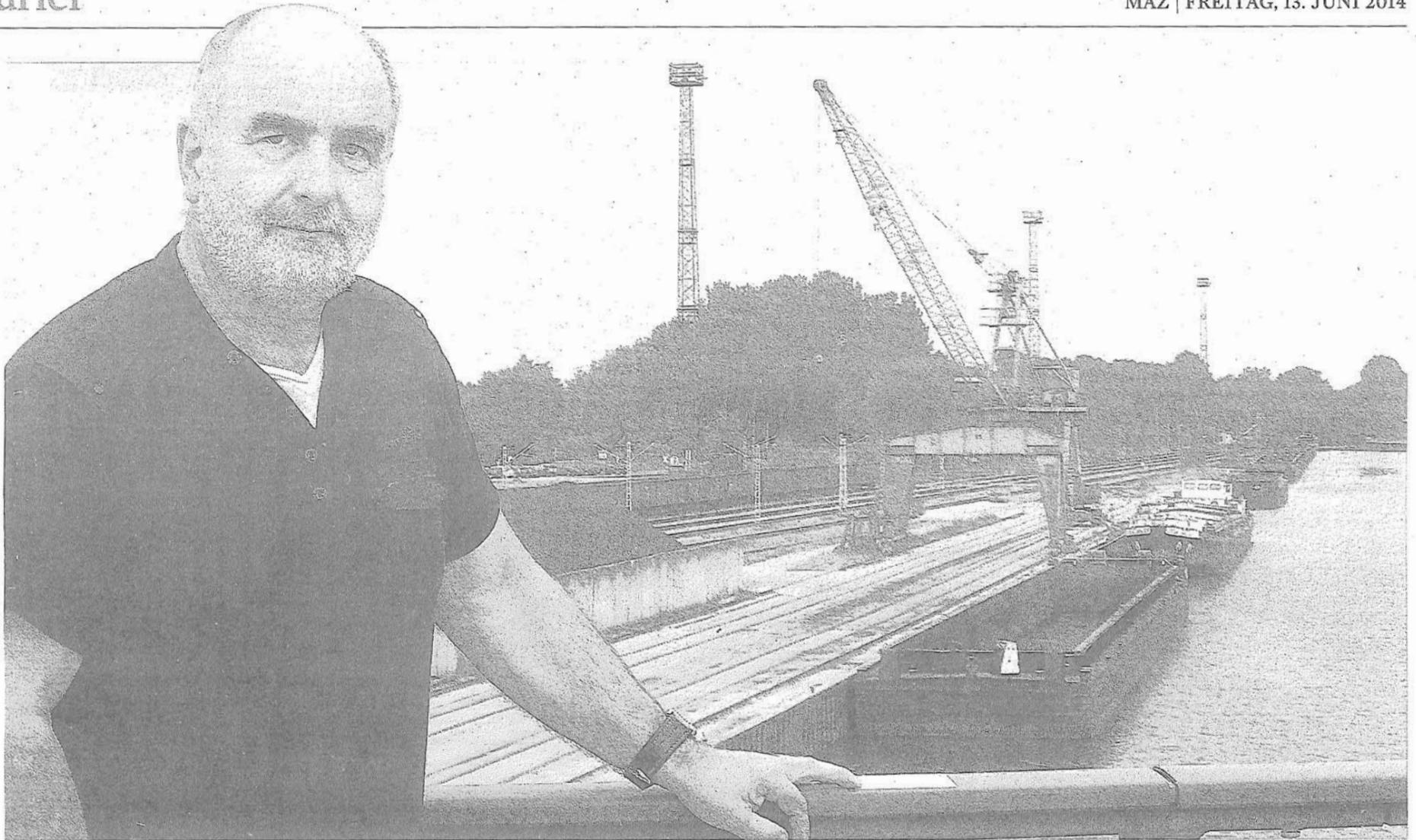


urier

MAZ | FREITAG, 13. JUNI 2014



Lutra-Geschäftsführer Reinhard Schuster, seit 1987 im Hafen tätig, schaut auf den Kohleumschlag.

FOTO: FRANZISKA MOHR

„Dem Osten wird das Wasser abgegraben“

Reinhard Schuster, Chef der Hafengesellschaft Königs Wusterhausen, fordert den Ausbau von zwei Schleusen in Brandenburg

MAZ: Ihnen eilt als Geschäftsführer der Hafengesellschaft Lutra der Ruf voraus, dass Sie lieber im Verborgenen agieren. Was veranlasste Sie, sich jetzt mit dem Verein „Weitblick“ sogar mit einer Petition an alle Brandenburger zu wenden?

Reinhard Schuster: Den Anstoß gab die neue Kategorisierung der Bundeswasserstraße, wonach östlich von Magdeburg keine größeren Investitionen mehr getätigt werden sollen. Damit würden auch die aus dem Jahr 1891 stammende Schleuse in Fürstenwalde und die Schleuse in Kleinmachnow nicht mehr ausgebaut. Sie sind die Flaschenhälse für leistungsfähigere, umweltfreundliche Wasserstraßen. Ich kann doch als Chef eines kommunalen Hafens nicht einfach zuschauen, wie dem Osten das Wasser abgegraben wird.

Was schlagen Sie vor?

Schuster: Vorerst muss der Ausbau der Schleusen in den Bundesverkehrswegeplan 2015 eingeordnet und damit das öffentliche Interesse an diesem Projekt festgeschrieben werden. Außerdem haben die im Verein „Weitblick“ engagierten mehr als 25 Unternehmen ein Modell erarbeitet, wonach der insgesamt etwa 65 Millionen Euro teure Schleusenausbau privat vorfinanziert wird. Der

Bund könnte die Kosten dann später in Raten zurückzahlen.

Bedeutet das letztlich, dass auf unseren Wasserstraßen eine Art Maut eingeführt wird?

Schuster: Nein, keineswegs. Wir streben beim Ausbau der Schleusen ein Modell der öffentlich-privaten Partnerschaft an, sodass die öffentliche Hand und private Unternehmen eine Art Zweckgesellschaft gründen könnten. Die Schleusen werden keinesfalls privatisiert und selbstverständlich wird auch keine Maut erhoben.

Das Bundesverkehrsministerium agiert diesbezüglich aber sehr zögerlich. Verstehen Sie warum?

Schuster: Nein. Das Angebot ist in der Geschichte der Bundesrepublik einmalig. Es könnte sogar zum Modell für andere Infrastrukturprojekte werden. Wir könnten hier eine gesunde Risiko-Verteilung erreichen, wenn sich die verladende Wirtschaft, Wirtschaftsstandorte wie Eisenhüttenstadt, Fürstenwalde und Königs Wusterhausen sowie die Kommunen, Kreise und der Bund beteiligten.

Welchen Vorteil bringt denn der Ausbau der Schleuse in Kleinmachnow denn nun tatsächlich?

Schuster: Die Schleusung eines auf unseren Wasserstraßen üblichen 125 Meter langen Schubver-

Historisch entstand der Hafen in Königs Wusterhausen um 1850. Er war bis 1990 zu 95 Prozent durch den Umschlag von jährlich etwa drei Millionen Tonnen Kohle aus der Lausitz geprägt. Der Hafen hatte 180 Beschäftigte, heute sind es bei der Hafengesellschaft Lutra 34.

Auf dem Areal sind heute 15 Unternehmen mit insgesamt 250 Beschäftigten tätig, die am Standort allein 120 Millionen Euro investierten. Sie kommen vor allem aus der Baustoff-, der Schrott- sowie der Energiebranche. Mit der HMS Coal & Coke Trading

bandes dauert dort jetzt etwa drei Stunden. Wird die Schleuse auf 130 Meter ausgebaut, sind dafür nur noch knapp 35 Minuten erforderlich. Aufgrund dieses Nadelohrs liegt die Durchlassfähigkeit unserer regionalen Wasserstraßen jährlich nur bei 2,5 Millionen Tonnen. Der Bedarf erreicht aber schon jetzt 5,5 Millionen Tonnen.

Wie viel Bürger haben die Petition zum Ausbau der Wasserstraßen schon unterschrieben?

Schuster: Mehr als 35 000. Wir brauchen aber 50 000. Nur dann muss sich der Bundestag erneut mit dem Thema befassen.

Die Visitenkarte des Hafens

GmbH und der Heidelberger Beton GmbH haben sich in diesem Jahr zwei weitere Unternehmen angesiedelt.

Seit 1990 hat die Lutra ihre Flächen von 17,5 Hektar auf 65 Hektar erweitert. Das Areal ist damit heute mehr als doppelt so groß wie das Schwermaschinenbau-Gelände in Wildau.

Im Hafen wurden seit der Wende insgesamt 52 Millionen Euro investiert. Davon wurden 20 Millionen Euro von Bund und Land gefördert. 32 Millionen Euro brachte die Lutra aus Eigenmitteln auf. *mo*

Wo liegen die Listen aus?

Schuster: Die Unterschriftenlisten liegen unter anderem in den Rathäusern in Königs Wusterhausen, Fürstenwalde und Eisenhüttenstadt aus.

Kritiker bemängeln, dass der Hafen in Königs Wusterhausen keine Zukunft habe. Spätestens 2018, wenn die Kohlelieferungen für das Kraftwerk Rummelsburg aufhören, sei ohnehin Schluss.

Schuster: Die stadteigene Hafengesellschaft arbeitet seit ihrer Gründung 1990 erfolgreich mit hohen sechsstelligen Gewinnen und ist ein guter Gewerbesteuerzahler

und Investor. Wie lange uns dabei der Rohbraunkohle-Umschlag für das Kraftwerk in Rummelsburg noch begleitet, entscheidet das Energieunternehmen Vattenfall. Ich gehe aber davon aus, dass das über das Jahr 2018 hinaus reicht. Aber selbst wenn schon morgen mit den Kohlelieferungen Schluss wäre, könnte die Hafengesellschaft weiter erfolgreich arbeiten.

Wie geht das, wenn der Anteil der Kohle am Gesamtumschlag im Hafen bei über 65 Prozent liegt?

Schuster: Die Wirtschaftlichkeit des Hafens wird längst nicht mehr nur durch den Umschlag von Masssgütern wie Kohle geprägt. Wir nehmen auch fast eine Million Euro an Mieten ein. Die Grundstücke für die 15 im Hafen angesiedelten Unternehmen sind über Erbbauperträge vergeben, sodass auch hier Gelder fließen. Die Lutra ist Eigentümer des Rewe-Marktes. Außerdem erbringen wir viele Dienstleistungen. Und dies angesichts der EU-Osterweiterung mit steigender Tendenz. Da ist der Stop beim Ausbau der Schleusen wirklich kurzfristig gedacht. Wenn sich die Region mit vereinten Kräften engagiert, könnten sich die Schleusen schon in sieben bis acht Jahren auf einem modernen Standard befinden.

Interview: Franziska Mohr
Internet: www.verein-weitblick.de