

# NUTZBARKEIT EINER VERGRÖSSERTEN SCHLEUSE KLEINMACHNOW AUS SCHIFFFAHRTSTECHNISCHER SICHT

Karsten Lehmkühler

---

Anmerkungen des Vortragenden zum Zusammenwirken von Schiffen, Wasserstraßen und Schleusen, hier kurz zusammengefasst:

- Der deutschen Binnenschifffahrt gehen Schiffe, die auf den Wasserstraßen im östlichen Deutschland, mit den dort vorhandenen Schleusen, langsam aus.
- 67 m – Motorgüterschiffe, die z.B. die Mittelkammer in Kleinmachnow oder die Schleuse in Fürstenwalde passieren können, werden seit längerem nicht mehr gebaut und sind in ihrer transporttechnischen Leistungsfähigkeit als obsolet zu bezeichnen.
- Das sog. Europa-Schiff (80 – 85 m x 9,00 – 9,50 m x 2,50 m) kommt als kleinste rationell und flexibel einsetzbare Motorschiffsgröße noch in Frage, ist aber ebenfalls nicht mehr unbegrenzt verfügbar; Neubauten können noch in Betracht gezogen werden, wobei sich, im Zusammenhang mit maximierter Containereignung, eine Vergrößerung auf 86 m x 9,60 m abzeichnet (für Status quo Kleinmachnow nicht mehr in Frage kommend).
- Motorschiffe der Größenordnung 100 – 110 m x 9,50 m könnten vom Rhein abwandern und auch auf östlichen Wasserstraßen in Erscheinung treten.
- Großmotorgüterschiffe (110 – 115 m x 11,50 m) und solche mit auf 135 m vergrößerter Länge gewinnen, insbesondere aus Kostengründen, weiter an Bedeutung.
- Die Schubverbandstechnik ist grundsätzlich eine in Betracht zu ziehende Alternative. Rationelle Verbandsgrößen erfordern für Schleusen in der Spree/Oder-Region Entkopplung und Kopplung. Diese Technik ist als veraltet und überaus ineffizient zu bezeichnen. Auch die Parallel-Nutzung beider Kammern in Kleinmachnow würde keine hinreichende Verbesserung ergeben.
- Nach allem ist ein auf ca. 130 m vergrößerter Neubau der Nordkammer zwingend geboten und ermöglicht den Einsatz oben skizzierter neuzeitlicher Fahrzeuggrößen und -typen.