90 JAHRE WESTHAFEN: DIE BEHALA IN BERLIN

„Berlin ist aus dem Kahn gebaut“

MOABIT/CHARLOTTENBURG. Der Berliner Westhafen ist ein Binnenhafen im Ortsteil Moabit und mit einer Fläche von 430 000 Quadratmetern der größte Hafen der Stadt. Über den Westhafenkanal und den Berlin-Spandauer Schiffahrtskanal - in westlicher Richtung Hohenzollernkanal genannt - ist er mit Spree und Havel verbunden und darüber in das überregionale Wasserstraßennetz zwischen Elbe und Oder integriert. Der Westhafen ist auch ein bedeutender Umschlag- und Lagerplatz für die Binnenschiffahrt. Für den Weitertransport der Güter mit der Bahn ist er über den Hamburger und Lehrter Güterbahnhof und den Güterbahnhof Moabit unter anderem an die Berliner Ringbahn angeschlossen. Über die Stadtautobahn A 100 erfolgt der An- und Abtransport der Waren per Lkw. Am 3. Mai referierte Rainer Frohne, ehemaliger Vorstandsvorsitzender der BEHALA, anläßlich des Abends zur Industriekultur in Berlin-Brandenburg im Ludwig-Erhard-Haus über „90 Jahre Westafen, 100 Jahre Ostafen - Die BEHALA in Berlin“. Veranstalter war das Berlin-Brandenburgische Wirtschaftsarchiv, eine Forschungseinrichtung für die regionale Wirtschaftsgeschichte. Aufgabe des Vereins ist, wirtschaftshistorische Quellen von Unternehmen und Verbänden in Berlin und Brandenburg aufzubewahren, sie für die Öffentlichkeit, universitäre Forschung und Bildungszwecke aufzubereiten. Damit leistet er einen wichtigen Beitrag zur regionalen Wirtschaftsgeschichte.

Das Sprichwort „Berlin ist aus dem Kahn gebaut“ beschreibt am besten die enge Verbindung Berlins mit seinen Flußläufen und Kanälen. Überseeimporte wurden über die Elbe aus Hamburg transportiert, böhmische Äpfel kamen seit dem ausgehenden Mittelalter auf Kaffeekähnen. Friedrich II. (1712 - 1786) hatte ein Edikt erlassen, wonach es jedem in Preußen gestattet war, sich als Schiffer zu betätigen. Der Zunftzwang war somit außer Kraft gesetzt. Vielerorts lebten die Menschen nun von der Schiffahrt. Auch Kähne oder Floß kamen zum Einsatz. Der Handel wurde positiv beeinflußt und auch der Wasserstraßenausbau, vor allem nach Stettin und innerhalb Berlins, verbesserte deutlich die Leistungsfähigkeit der Binnenschiffahrt.

Bis 1870 wuchs die Zahl der Berliner Bevölkerung auf rund 900 000, bis 1900 explodierte sie förmlich mit rund 2,7 Millionen Menschen. 1906 war der Schiffahrtsverkehr kaum noch zu bewältigen. Es fehlten leistungsfähige Umschlag- und Lagereinrichtungen sowie die Verbindung von Wasserstraße und Eisenbahn.

1897 wurde Friedrich Krause der für den Tiefbau zuständige Stadtbaurat. Krause hatte schon in Stettin eine große Freihafenanlage bauen lassen und wurde nun vom Magistrat mit entsprechenden Planungen für Berlin beauftragt.

War ein skrupulöser Bauplaner und wie bei der Entstehung des neuen Berliner Rathauses eine wertvolle Hilfe: Friedrich Krause.

1899 legte er der Verkehrsdeputation einen ersten Entwurf für den Osthafen an der Stralauer Allee vor. Nach Verzögerungen und Planungsänderungen wurde der Osthafen schließlich am 28. Oktober 1913 eröffnet und am 1. Oktober in Betrieb genommen.

Die gemachten Erfahrungen beim Bau des Osthafens kamen dem Bau des Westhafens zugute. Auch hier lag die Oberleitung bei Friedrich Krause. Nachdem erste Planungen bereits um 1900 erstellt wurden, erwarb die Stadt Berlin 1906 das benötigte 38 Hektar große Gelände vom Evangelischen Johanneestift, das damals noch in Pförtnerei angesiedelt war. Der Bau des Westhafens begann nach langwieriger Vorbereitung und gegen den anfänglichen Widerstand der Reichsbahn erst im Jahr 1914. Für die Architektur und Fassadengestaltung konnte Friedrich Krause den Architekten Richard Wolffenstein und seinen Partner Wilhelm Cremer gewinnen.

Der markante, 52 Meter hohe auf dem Hauptgebäude diente als Wasserturm und hier insbesondere für die Versorgung der Dampflokomotiven der Hafenbahn.

Kriegsbedingt traten jedoch bald erhebliche Verzögerungen beim Bau ein und die Fertigstellung verzögerte sich bis 1923. Teilanlagen konnten allerdings bereits seit 1920 genutzt werden. Die offizielle Eröffnung des Westhafens fand am 3. September 1923 in Anwesenheit des damaligen Oberbürgermeisters Gustav Böß statt. Die Baukosten betrugen 124 Millionen Mark. Es herrschte Inflation.

Als Betreibergesellschaft wurde 1923 die BEHALA (Berliner Hafen- und Lagerhaus AG) gegründet. 50 Prozent des Kapitals hielt die auch international tätige Spedition Schenker & Co, jeweils 25 Prozent die Spedition Carl F. Busch & Co. sowie die Stadt Berlin. Die neue Gesellschaft übernahm alle wesentlichen Häfen in Berlin, darunter auch der Tegeler Hafen.

Die Hafenanlage des Westhafens bestand im Wesentlichen aus vorerst zwei Hafenbecken, dem Verwaltungsgebäude, einem Casino mit Kantine und Werkswohnungen, den Lagerhallen 1 bis 3, dem Getreidespeicher, der 30 000 Tonnen faßte, und dem neungeschossigen Zollspeicher. Mit den Erweiterungen, insbesondere zwischen 1924 und 1927, wurde der Westhafen zum zeitweilig zweitgrößten Binnenhafen Deutschlands ausgebaut. Nun entstanden das dritte Hafenbecken und die Kaimauer am Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal und die Hafenanlage wurde auf gut 43 Hektar erweitert.

1925 starb Friedrich Krause. Seine Urne wurde im Mai 1926 im Treppenhaus des Verwaltungsgebäudes beigesetzt.

„Kriegswichtiger Betrieb“

Die Geschäfte verbesserten sich dank der Beteiligung der international tätigen Speditionen, und 1925 beschäftigte die BEHALA rund 300 Mitarbeiter. In der Lagerhalle 2 produzierte die Firma Ford zwischen 1926 und 1931 37 000 Fahrzeuge. Die dafür benötigten Teile kamen auf dem Wasserweg aus den USA über Hamburg nach Berlin.

Allerdings hatten die Nationalsozialisten keine besonderen Vorstellungen hinsichtlich einer veränderten Verkehrspolitik. Die BEHALA war ihnen als „sozialdemokratischer Betrieb“ ebenso ein Dorn im Auge wie die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG), und so wird das Unternehmen 1933 Opfer nationalsozialistischer Willkür: Marcell Moritz, Vorstandsvorsitzender der Schenker AG, wird in „Stürmer“ „Schenkerjude“ genannt. Er und Herman Korff, der damalige Direktor der BEHALA, werden 1933 unter nie bewiesenen Anschuldigungen verhaftet und durch linientreue Funktionäre ersetzt. Die BEHALA wird eine städtische Gesellschaft und 1937 in die Rechtsform eines Eigenbetriebes überführt. Eigenbetrieb bleibt sie bis zum 1. Januar 1994.

1936 wird die BEHALA als „kriegswichtiger Betrieb“ eingestuft. Im Victoriaspeicher wird von den Nazis beschlagnahmte „entartete Kunst“ eingelagert, die später - hauptsächlich in die Schweiz - verkauft oder vernichtet wird. Doch auch „Beutegut“ aus Polen wird im Westhafen umgeschlagen. Nach Kriegsbeginn eingezogene Hafenarbeiter werden zunehmend durch Zwangsarbeiter und Kriegsgefangene ersetzt. Spätestens 1940 kommt es durch Bombenangriffe zu ersten Zerstörungen des Westhafens. Der vorausschauende Brandschutz und die Betondächer der Lagerhallen verhindern zwar größeren Schaden an der Gebäudesubstanz, jedoch sind von 35 Krananlagen nur noch sechs betriebsbereit.

Nach der Blockade West-Berlins diente der Westhafen insbesondere zur Einlagerung von Waren.

Heute wird Kaffee umgeschlagen

Zwischen 1939 und 1943 erhält der Hafen ein weiteres mächtiges Getreidesilo nach Plänen des Architekten Ernst Erik Pünnschmidt. Heute wird dort Rohkaffee umgeschlagen.

Nach dem Zweiten Weltkrieg waren 60 Prozent der Hafenanlage zerstört. Gerhard Schlegel, vor 1933 Mitarbeiter der BEHALA, von den Nationalsozialisten aber als Sozialdemokrat entlassen, wird 1945 neuer Geschäftsführer. Die Schäden werden bis 1950 beseitigt und der Westhafen anschließend für den Umschlag zwischen Binnenschiff, Eisenbahn und Lastwagen weiter ausgebaut. Schlegel hilft beim Wiederaufbau, bis schließlich 1969 Karl Heinz Wattenberg übernimmt.

Für Krisenzeiten wird gehortet

Mit der Teilung Berlins kommt es zur Abspaltung des Osthafens, der als VEB BEHALA-Osthafen weitergeführt wird. Die mit der Blockade West-Berlins einhergegangenen Entbehrungen führen nun zu einer Mentalität des Hortens: Die BEHALA wird intensiven Aufbau der für Krisenzeiten angelegten Senatsreserve beteiligt. Weitere Lager, insbesondere für Kohle, Dieselkraftstoff und Heizöl werden dann angemietet.

1956 wird der 1939 begonnene Westhafenkanal fertiggestellt und der Bau der U-Bahn erfordert Umbauten im Bereich der Garagen und Werkstätten. Dem schließt sich 1965 die Erweiterung der Bahnanlagen zur Versorgung des Großmarktes in der Beusselstraße an. 1974 beginnt der Bauschuttumschlag im Westhafen. 5,1 Millionen Tonnen Bauschutt werden 1988 hier umgeschlagen. Nach der Wende geht der Trend zum Recycling und heute wird der alte Bauschuttumschlagplatz für Schrott genutzt.

1977 entsteht die Halle 11 für weitere Getreidebevorratung. Damit wird die BEHALA zum größten Getreidelagerhalter in Berlin. 1987 übernimmt sie zusätzlich die „Städtische Brennstoffversorgung“ und wird Brennstoffhändler. Der Umsatz steigt deutlich.

2001 wird das jüngste der ursprünglich drei Hafenbecken wieder zugeschüttet, um weiteren Platz für Speditionsgebäude zu schaffen. Der Hafen hat im Rahmen des Berliner Hafenkonzepts von 2001 eine Containerverladestation, eine Roll-on-roll-off-Anlage und eine Anlegestelle für Binnen-Kreuzfahrtschiffe erhalten. Einige der denkmalgeschützten Hafengebäude wurden modernisiert, weitere Ausbauten und Erweiterungen sind geplant oder bereits im Bau. Den zum Magazin umgebauten alten Getreidespeicher nutzt seit 1997 die Stiftung Preußischer Kulturbesitz. Den Speicher teilen sich das Geheime Staatsarchiv mit der Zeitungsabteilung und der Kinderbuchabteilung der Berliner Staatsbibliothek. In einigen Lagerhallen befinden sich auch Möbellager. **Simone Bischof**

Teilweise Zerstörung des Westhafens im Zweiten Weltkrieg.

Die U-Bahn wird gebaut. Garagen und Werkstätten müssen weichen.

Die Kriegsschäden sind beseitigt...

...der Westhafen wird zum Lagerplatz für Waren.

RAINER FROHNE, Jahrgang 1950, war Vorstandsvorsitzender der BEHALA. Nach Berlin kam Frohne 1983 als junger Bauingenieur. Nach den ersten Jahren im Tiefbauamt Tempelhof wechselte er 1992 in die Senatsverwaltung, wo er 1994 das Abfallwirtschaftsreferat und die Kampfmittelräumung übernahm. Zum damaligen Zeitpunkt verhandelte Berlin mit der EGN die Übernahme von Abfällen. Dazu wandte sich das Abfallwirtschaftsreferat an die BEHALA. So kam Frohne erstmals mit der BEHALA in Kontakt. 1983 holte ihn der damalige Geschäftsführer Karl Heinz Wattenberg als seinen Stellvertreter und Leiter der Technik in das Unternehmen. Fotos (4): Bischof