

Mit sieben Knoten Richtung Lübeck

Noch ist es beschaulich auf dem Elbe-Lübeck-Kanal. Der geplante Ausbau würde alles ändern. Und mehr Fracht auf die Schiffe bringen. Die LN waren mit Binnenschiffer Horst Mendel unterwegs.

Von Marcus Stöcklin



Horst Mendel im Führerstand der „Stecknitz“. Er bringt Hüttensand von Salzgitter nach Lübeck. In der Ecke hockt Hund Senta.

Fotos: Tim Jelonnek

Horst Mendel (54) sitzt im Führerhaus des Binnenfrachtschiffs „Stecknitz“, Zeigefinger und Daumen am Lenkhebel. Er trägt eine geringelte Mütze und zwei Pullover übereinander, weil die Heizung kaputt ist. Die Füße stecken in Gesundheitslatschen. Kritisch blickt Mendel auf die Ladefläche vor ihm, den Schiffsbauch, in dem sich gelbe Hügel aneinander reihen. „Hüttensand“, bemerkt er. „Aus dem Hochofen.“ Es beginnt gerade zu regnen, doch er wird die Luken nicht schließen, sagt Mendel. „Der Ladung macht das nichts.“

Seine Bandscheiben sind nicht mehr die besten, nach fast 40 Jahren Binnenschiffahrt. Schon mit 15 wurde er Schiffsjunge, davor fuhr er oft bei seinem Vater mit. „Der war auch Binnenschiffer.“ Heute ist der alte Herr im Himmel und Horst Mendel tätschelt gedankvoll Mischlingshündin Senta, die neben ihm auf einem Kissen ruht. „Na, Oma? Die ist auch schon 15 Jahre. In Hundejahren also fast so alt wie Johannes Heesters.“

Sand fürs Zementwerk

Mendel ist unterwegs auf dem Elbe-Lübeck-Kanal bei Mölln, den Hüttensand hat er in Salzgitter geladen. In Lübeck-Herrenwyk wird die Ladung dann gelöscht. „Da ist ein Zementwerk. Die können den brauchen.“

621 Tonnen Material bringt Mendel dorthin, das wären nach seinen Berechnungen 21 Lkw-Ladungen. Dabei hat er noch Platz. „Ich könnte fast 800 Tonnen laden. Aber das geht nicht, weil ich dann mehr Tiefgang hätte und der Kanal zu flach ist.“ Pro Fahrt verliere er so etwa 160 Tonnen, rechnet Mendel vor. „Das ist alles bares Geld.“

Nur 2,10 Meter Tiefgang erlaubt das Kanalbett. Und obwohl Mendel nicht voll geladen hat, gibt es Stellen, an denen er kaum mehr als 50 Zentimeter Wasser unter dem Kiel hat. Aus Vorsicht fährt er deshalb auch nur sieben Knoten schnell. Und braucht für die 61 Kanal-kilometer von Lauenburg bis Lübeck rund zehn Stunden. „Könnte ich mit normaler Geschwindigkeit fahren, wäre ich zwei Stunden schneller.“

Schon seit längerem fordert die Wirtschaft den Ausbau des Kanals, der die Ostsee mit dem europäischen Binnenwasserstraßennetz verbindet. Fakt ist: Gegenwärtig werden nur rund 800 000 Tonnen Fracht pro Jahr über den Elbe-Lübeck-Kanal transportiert. Ein Potenzial, das deutlich steigerungsfähig ist. Rolf Klein, Sprecher der Lübecker Hafen-Gesellschaft (LHG): „Bis 2025 ist es vorstellbar, bis zu fünf Millionen Tonnen Fracht auf das Binnenschiff zu bringen.“

Wenn ausgebaut wird. Das soll stolze 600 Millionen Euro kosten. Nicht nur das Kanalbett würde vertieft, auch die Ufer voraussichtlich neu befestigt, meint Bettina Kalytta, die Leiterin des



Matrose Valentin Kolev stammt aus Bulgarien und ...



... kümmert sich um den Schiffsdiesel mit seinen 500 PS.

Wasser- und Schiffsfahrtsamtes Mölln. „Das ist wohl unumgänglich.“ Neun Brücken wären anzuheben, sechs Schleusen von 80 auf 115 Meter zu verlängern. „Die Schleusen müssten vor oder hinter dem alten Standort neu gebaut werden“, so Kalytta. Nach dem Ausbau könnten auch größere Schiffe den Kanal befahren.

Derzeit werden nur gut drei Prozent der Güter, die im Lübecker Hafen umgeschlagen werden, auf dem Kanal transportiert. 16 Prozent kommen mit der Bahn, der Rest geht über die Straße. Mehr als schade, findet Holger Lehmann, ein privater Hafentreiber. „Das Binnenschiff ist das effizienteste Beförderungsmittel überhaupt.“

Mendel sieht das genauso. Wenn er auch nicht glaubt, dass der Ausbau für ihn persönlich noch Auswirkungen hätte. „Bis das fertig ist, bin ich in Rente.“

Vor der „Stecknitz“ auf dem Kanal schwimmen einige Enten, die Ufer sind von Reet gesäumt. Dahinter erstrecken sich weite Felder. Es sieht sehr nach heiler Welt aus. Und nach heiler Natur. „Was glauben Sie, was da los ist, wenn der Ausbau wirklich losgehen soll und die Umweltschützer kommen“, überlegt Mendel.

Mittlerweile hat sein Schiff die Donnerschleuse bei Lankau erreicht. Mendel schaltet die Maschine ab, lässt die „Stecknitz“ langsam auf das Tor zugleiten. „Die Ampel ist grün. Da können wir also gleich reinfahren. Genau wie auf der Straße.“ Er steigt aus dem Führerhaus, befestigt ein Seil an der Schleusenwand. Vorne macht sein Mitarbeiter Valentin Kolev (51) das gleiche. Schnell sinkt der Wasserspiegel in der Schleusen-kammer. Dann öffnet sich das Tor, die „Stecknitz“ kann weiterfahren. Mendel winkt dem Schleusenwärter noch einmal zu. Man kennt sich.

Noch sind die Tore von Hand bedienbar. Vier Schleusen weiter, in Büssau, zeigt Schleusenwärter Martin Knothe (21), wie er mit einem Handrad Über- und Unterdruck regulieren kann, um die Tore zu bewegen. „Auf der ganzen Welt gibt es nur noch acht Schleusen, die so funktionieren“, weiß Knothe. „Fünf davon am Elbe-Lübeck-Kanal.“ Würden die Schleusen neu gebaut, wäre sein Job überflüssig.

Die gute Seele Rita

Auf dem Schiff steckt derweil Mendels Lebensgefährtin Rita Staschel (53) den Kopf zur Tür des Führerstandes herein. „Einen Kaffee?“ Rita Staschel ist die gute Seele der „Stecknitz.“ Sie hat zwar eine eigene Bleibe in Hamburg, lebt aber doch die meiste Zeit mit Horst Mendel auf dem Schiff. Unten, im Heck, haben die beiden eine kleine Wohnung. Rita Staschel zeigt die Küche, in der sie heute Senfeier für das Mittagessen zubereitet. Ein winziges Wohnzimmer bietet gerade Platz für einen rustikalen Sessel, eine Kunstledersofa und einen Fernseher. Dahinter liegen Schlafzimmer und das Bad.

„Viel Platz ist nicht“, sagt Rita Staschel. Nicht für einen Weihnachtsbaum, nicht für Adventsgestecke. Kann sein, dass sie Heiligabend arbeiten werden, einfach fahren, wie jeden Tag. Abends gibt es dann Würstchen und Kartoffelsalat. Und am ersten Weihnachtstag Sauerbraten mit Klößen. „Wir gucken was Schönes im Fernsehen. Und dann ist Weihnachten auch schon vorbei.“

Horst Mendel lebt ohnehin fast nur auf dem Schiff. 14 Stunden täglich steht er am Steuer. Ein Auto hat er nicht, nur ein rostiges Fahrrad, zum Einkaufen. Er schiebt die Mütze hoch und kratzt sich am Kopf. Viel Geld bleibe ihm nicht, wenn er Valentin bezahlt habe und den Sprit, pro Tag rund 450 Liter. Er seufzt. „Wir leben von der Hand in den Mund.“ Dennoch – etwas anderes zu sein als Binnenschiffer, das kann sich Horst Mendel gar nicht vorstellen.

Der Elbe-Lübeck-Kanal



Der Kanal wurde im Jahr 1900 eröffnet. Er ist 61 km lang, führt von Lübeck nach Lauenburg und verbindet so Ostsee und Elbe. Damit sichert er die Anbindung der Lübecker Häfen an das europäische Binnenwasserstraßennetz. Sieben Schleusen liegen im Kanal, erst geht es von Lübeck über fünf Schleusen knapp zwölf Meter bergauf bis zum Möllner See, dann über zwei Schleusen acht Meter abwärts zur Elbe. Sechs davon wurden seit 1990 instandgesetzt. Sie haben eine Länge von 80 Metern und sind zwölf Meter breit. Fünf funktionieren noch per Hand, nach Plänen des Konstrukteurs Ludwig Hoptopp (1854-1934). Die Schleuse Lauenburg wurde 2006 neu gebaut. Sie ist 115 Meter lang und 12,50 Meter breit. Auf dem Kanal können Binnenschiffe bis 80 Meter Länge und 9,50 Meter Breite verkehren. Jährlich passieren ihn etwa 2500 Güterschiffe und 5000 Sportboote.

Anzeige

Shoppern, bis der Bus kommt!

Mittenrein ins Shopping- und Weihnachtsvergnügen – z. B. mit der Kleingruppenkarte!

- Für beliebig viele Fahrten auf der gewählten Strecke.
- Gilt für bis zu 5 Personen.
- Bspw. schon für 15,80 € (PS 3) für die Region Lübeck.

www.stadtverkehr-luebeck.de · Tel. 04 51/8 88-28 28
oder www.lvgbus.de · Tel. 045 02/86 16-44

Kleingruppenkarte für 3,16 € p. P.*

*Bei 5 Personen, Preisstufe 3.

LN Lübeck-Travemünder Verkehrsgesellschaft

SV Stadtverkehr Lübeck



Horst Mendels Lebensgefährtin Rita Staschel in der kleinen Küche unter Deck. Heute gibt es Senfei.