



Fotos: Wolfgang Maxwilt, Fotolia

Der „Stier“ knackt das Kanal-Eis

Die Eisdecke, die sich gestern auf dem Elbe-Lübeck-Kanal gebildet hatte, war zu dünn, um den Schiffsverkehr ernsthaft einzu-

schränken. Trotzdem schickte das Wasser- und Schiffsamt Lauenburg seinen Eisbrecher „Stier“ los, um, wie hier an der Donner-

schleuse bei Lankau (Herzogtum Lauenburg) den Kanal freizuräumen. Für das 580 PS starke Schiff kein Problem. **Lokales**

Winter auf dem Elbe-Lübeck-Kanal

Menge der Fracht und Zahl der Schiffe ging 2012 erneut zurück. Künftige Rolle dieser Wasserstraße ist ungewiss.

Von Timo Jann

Lauenburg – Ruhig geht es zu an diesen Wintertagen in der Lauenburger Schleuse an der Hafenstraße. Während draußen auf der Straße die schweren Lastwagen vorbei donnern, läuft aus der Schleusenkammer gerade das Wasser ab, damit der 80 Meter lange Frachter „Arcturus“ in Richtung Elbe ausgeschleust werden kann. Ein weiteres Schiff, das den 62 Kilometer langen Kanal befahren will, ist nicht in Sicht. Schleusenwärter Hans Manow kann das Tor also wieder schließen – und abwarten.

„Im Winter ist es schon eher ruhig hier, dafür herrscht im Sommer, wenn die Freizeitschiffer unterwegs sind, oft reges Treiben“, berichtet der 62-Jährige. Seit 1975 arbeitet er bereits beim Wasser- und Schiffsamt (WSA) in Lauenburg, den Großteil der Zeit bedient er schon Lauenburgs Schleuse. Auf



Hans Manow (62) ist einer von Lauenburgs Schleusenwärtern, die die Ein- und Ausfahrt in den Elbe-Lübeck-Kanal steuern. Fotos: Timo Jann

mehreren Monitoren kann er die Funktion der Anlage überwachen, Bildschirme zeigen Bilder von verschiedenen Videokameras auf dem Gelände. Per Funk ist er mit den Schiffen und den anderen Schleusenwärtern in Geesthacht und Witzeze verbunden.

Im Winter von 6 bis 20 Uhr und im Sommer eine Stunde länger ist Lauenburgs Schleuse besetzt. Für 35 Millionen Euro hatte das WSA die neue Kanalschleuse an der Hafenstraße errichtet. Am 12. Mai 2006 wurde das Bauwerk mit der 115 Meter langen und 12,50 Meter breiten Kammer in Betrieb genommen. Durchschnittlich 8,80 Meter über Normal Null (NN) beträgt der Wasserstand im Elbe-Lübeck-Kanal. Auf der anderen Seite der Schleuse schwankt der Wasserstand ständig – je nachdem, wie hoch das Wasser der Elbe steht. Aktuell sind es 6,70 Meter über NN, die Elbe führt damit deutlich Hoch-

wasser. Je nach Niveauunterschied dauert es unterschiedlich lange, die Kammer zu leeren. „Wir müssen gerade im Sommer, wenn es sehr trocken ist, schon mit dem Wasser im Kanal haushalten“, berichtet Manow. Denn dort ist der Zufluss begrenzt. Zwar verfügt die neue Schleuse über leistungsstarke Pumpen, um Wasser aus der Elbe in den Kanal zu befördern, doch das kostet.

Im Elbe-Lübeck-Kanal geht der Warentransport allerdings immer weiter zurück. Und eine Verbesserung der Situation ist nicht in Sicht. 2012 passierten die Lauenburger Kanalschleuse genau 1417 Frachter, die 640 247 Tonnen Ladung an Bord hatten. 2011 waren es noch 1586 Binnenschiffe mit einer Tonnage von 709 428 Tonnen und in den Boom-Jahren des Kanals in den 60er Jahren des vergangenen Jahrhunderts regelmäßig mehr als zwei Millionen Tonnen. Damit wird deutlich, wie sehr die 113-Jahre alte Wasserstraße zwischen Elbe und Trave mittlerweile an Bedeutung verliert.

„Es ist das Thema wie Henne und Ei. Nämlich, was zuerst da war. Die Ladung oder die Rahmen-



2006 wurde Lauenburgs neue Kanalschleuse für 35 Millionen Euro erbaut. 2012 passierten das Bauwerk 1417 Frachter und 4184 Sportboote.

Die großen und die kleinen „Pötte“

1417 Binnenschiffe schleusten Hans Manow und seine Kollegen im vergangenen Jahr, doch auch 4184 Sportboote. „Die Sportbootkapitäne müssen manchmal eine Stunde Wartezeit in Kauf nehmen, weil wir natürlich gerne ein paar Sportboote bündeln, wenn ge-

schleust werden muss“, sagt Manow. Aber auch ganz ungewöhnliche Gäste hatte er schon in der Schleuse: „Einmal war ein Seehund zu Besuch, der war dann eine Zeit im Kanal unterwegs und ist schließlich in die Elbe zurückgekehrt“, berichtet Manow.

bedingungen“, erklärt Bettina Kalytta, die Leiterin des Lauenburger WSA. Denn während etwa die Industrie- und Handelskammer immer wieder vehement einen Ausbau der künstlichen Wasserstraße fordert, um den Warentransport steigern zu können, stuft das Bundesverkehrsministerium den Elbe-Lübeck-Kanal wegen des geringen Warentransports als nicht relevant für die weitere Entwicklung ein. Noch immer sind Straßenbrü-

cken zu niedrig, um eine Beladung der Frachter mit zweilagig gestapelten Containern zu ermöglichen, bis auf die neue Lauenburger Schleuse sind die alten Schleusen für moderne Binnenschiffe auch zu kurz.

Vor allem Baustoffe (280 000 Tonnen) land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse (145 000 Tonnen) und Düngemittel (90 000 Tonnen) hatten die Frachter 2012 im Elbe-Lübeck-Kanal geladen.