

Unterwegs mit dem Zuhause

BINNENSCHIFFER auf dem Mittellandkanal – An der Schleuse Anderten kann es für die Frachtschiffe auch mal länger dauern

HANNOVER. Ein Stück Holz gerät am 30. August in einen Verschluss der Ostkammer an der Schleuse Anderten – und legt drei Tage lang die Binnenschifffahrt auf dem Mittellandkanal lahm. Die denkbar schlechteste Situation für Binnenschiffer wie Benedikt Scherhag, weil bis Mitte 2025 die Schiffe in eben nur dieser einen Kammer geschleust werden können. Denn die 225 Meter lange und zwölf Meter breite Westkammer weist nach Aussage von Klaus Rippahn, Fachbereichsleiter Administration im Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt, solch gravierende Schäden am Beton und der Stahlbewehrung auf, dass sie seit einem Jahr für die Grundsanierung gesperrt ist. Die Kosten der zweijährigen Arbeiten liegen zwischen 30 und 33 Millionen Euro.

Für Binnenschiffer Benedikt Scherhag von der „Dreadnought“, einem 1897 gebauten und 1954 generalüberholten Frachtschiff, bedeutete die dreitägige Zwangspause wegen des hölzernen Bremsklotzes neben einem zeitlichen auch einen finanziellen Verlust. Auf jeder Seite der Schleuse mussten mehr als 100 Schiffe auf die Weiterfahrt warten. „Wir können ja, anders als Lastwagen, nicht einfach einen anderen Weg nehmen“, sagt der 30-Jährige.

Im Gegenteil: Nur der Mittellandkanal funktioniert als Ost-West-Verbindung. Wer also, wie aktuell Scherhag, seine Fracht von Hamm-Uentrop nach Berlin-Rummelsburg oder zurück bringen muss, kann nicht auf eine andere Wasserstraße ausweichen. Er muss sich bei der Schleuse anstellen und warten, auch an guten Tagen mindes-

tens eine Stunde. Deshalb beobachtet die Branche mit Sorge, dass der Bund seit Jahren zu wenig Geld in den Erhalt der Infrastruktur investiert.

In diesem Jahr stehen nach Angaben des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB) insgesamt 725 Millionen Euro für Erhalt, Aus- und Neubau der Bundeswasserstraßen im Bundeshaushalt. „Das reicht noch nicht einmal aus, um den Substanzerhalt zu sichern“, sagt BDB-Referent Fabian Spieß. Denn bereits 2015 habe die damalige Bundesregierung den jährlichen Bedarf mit 900 Millionen Euro angegeben, davon entferne sich die Ampelkoalition im geplanten Haushalt 2025 noch weiter.

„Wir wissen, dass der Etat gekürzt werden soll, allerdings nicht, um welche Summe“, sagt Spieß und spricht von einem Sanierungstau bei Brücken, Schleusen und Wehren. Außer dem Geld fehle das Personal bei den Behörden, um die Projekte zu bewältigen. „Hinzu kommen zu lange Planungs- und Genehmigungsverfahren, die dazu führen, dass beschlossene Wasserstraßenprojekte oftmals erst nach vielen Jahren in die Umsetzung gebracht werden können“, sagt der Referent.

BRANCHE Blickt AUF NIEDERLANDE

Dabei gibt es ein klar von der Politik formuliertes Ziel: Der Anteil der Binnenschifffahrt am Güterverkehr soll bis 2030 von derzeit 6 auf dann 12 Prozent steigen. Beinahe täglich, sagt Binnenschiffer Scherhag, sehe er aber die Beispiele für unzureichende Wartung oder Sanie-



Unterwegs auf dem Mittellandkanal: Benedikt Scherhag transportiert Fracht auf seinem Schiff „Dreadnought“ und fordert mehr Investitionen in den Erhalt der Wasserstraßen. Fotos (3): Elena Richert

rung: Die Wasserstraßen würden nicht genug ausgebaut, die Liegeplätze reduzierten sich wegen defekter Poller, Häfen wie in Mölln stünden vor dem Aus, es fehlten Bunkerstationen für Diesel und Wasser. „Wir fordern längst keinen Ausbau mehr, sondern den Erhalt und die Pflege des Bestands“, sagt er. Es sei nicht nachzuvollziehen, dass Bundesverkehrsminister Volker Wissing (FDP) neue Autobahnen bauen lassen wolle, während zugleich die Trampelpfade an den Wasserstraßen nicht geschnitten würden.

Dabei zeigten alle Statistiken, dass Binnenschiffe deutlich umweltfreundlicher als Lastwagen unterwegs seien, sagt Scherhag. Allein sein Schiff könne die Fracht von 37 Lastwagen transportieren, große Schiffe nach BDB-Angaben die Frachtmenge von bis zu 150 Lastwagen. „Die Niederlande haben das längst erkannt“, sagt

der Binnenschiffer. Sie pflegten nicht nur die Wasserstraßen so, dass viele Orte über kleine Stichkanäle an das große Netz angebunden seien. Wer seine Fracht per Schiene oder Schiff transportieren lasse, könne zudem mit einem steuerlichen Anreiz rechnen. „Noch gibt es freie Kapazitäten auf den Schiffen, denn noch gibt es Binnenschiffer“, sagt der 30-Jährige, der als Partikulier arbeitet – also sein eigenes Schiff auch selbst fährt.

Diese Einschätzung bestätigt auch Spieß: „Die Menge der über die deutschen Wasserstraßen per Binnenschiff transportierten Güter entwickelte sich im Jahr 2023 insgesamt rückläufig.“ Das liege zum einen daran, dass die Nachfrage nach Transporten von Steinkohle sinke. Zum anderen wirke sich die schwächelnde Baubranche aus: „Da die Binnenschifffahrt ein wichtiger Transporteur von Baustoffen ist, schlägt sich auch dies

negativ bei den Transportmengen nieder“, sagt er.

Zumindest für den Mittellandkanal aber kann Rippahn den Negativtrend nicht erkennen: „Der Güterverkehr an den Schleusen in Anderten und Sülfeld ist im vergangenen Jahr leicht gestiegen“, betont der Fachbereichsleiter vom Wasser- und Schifffahrtsstraßenamt. Derzeit werden jährlich knapp 20.000 Schiffe und bis zu elf Millionen Tonnen Güter über Anderten transportiert. Seit 2005 wird die Schleuse dafür rund um die Uhr betrieben.

WOHNEN UND LEBEN AUF DEM FRACHTSCHIFF

„Ich möchte ein selbstbestimmtes Leben führen“, sagt Benedikt Scherhag, Eigner und Schiffsführer der 75 Meter langen „Dreadnought“. Deshalb gefalle ihm die Arbeit als Binnenschiffer auch so gut, wobei natürlich auch seine Heimatstadt Lübeck mit der Nähe zur Ostsee und zur Trave eine wichtige Rolle spielt. Im Gegensatz zu seiner Familie: „Meine Eltern arbeiten in ganz anderen Berufen“, sagt der 30-Jährige, der zunächst eine Ausbildung als Schiffsmechaniker absolvierte und damit wichtige Qualifikationen in Navigation oder Sicherheitstraining und auch Patente erwarb, die er für die jetzige Arbeit benötigt.

Etwa 4500 Binnenschiffer arbeiten nach Aussage von Fabian Spieß, Referent beim Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB), auf Schiffen, hinzu kommen etwa 1500 Beschäftigte, die sich an Land beispielsweise um die Disposition kümmern. Seit 2022 gibt es zwei Ausbildungsberufe: Drei Jahre dauert die duale Ausbildung zum Binnenschiffer, dreieinhalb Jahre die zum Binnenschiffahrtskapitän, wie Gerit Fietze sagt, Leiter des BDB-Schulschiffs „Rhein“. Ein Schulabschluss sei nicht erforderlich, aber: „Die meisten besitzen einen Hauptschulabschluss oder die mittlere Reife.“

„Wer sich für den Beruf interessiert, kann in einem Unter-



Leben an Bord: Benedikt Scherhag mit seiner Katze.

Vor drei Jahren begann er als angestellter Kapitän auf dem Frachtschiff, vor einem Jahr kaufte er dem damaligen Eigentümer das Schiff ab und taufte es auf den Namen „Dreadnought“ („Fürchtenichts“). „Das passt ganz gut, weil wir ja bei Wind und Wetter unterwegs und den Elementen ausgesetzt sind“, sagt Scherhag, der auf seinem Schiff insbesondere Getreide und Futtermittel, aber auch Baustoffe wie Zementklinkersteine oder Rotoren und Motoren für Windräder transportiert.

Die bundesweiten Aufträge erhält er über eine Genossenschaft, ebenso wie die Termine für das Laden und Löschen der Fracht. „Als Partikulier, also als Eigentümer, der sein eigenes Schiff steuert, muss ich alles beherrschen“, sagt Scherhag, der am Heck des Schiffes eine kleine Wohnung für sich und die beiden Bordkatzen eingerichtet hat. Am Bug befinden sich die Räume für den Boots- und für den Steuermann, die in mehrwöchigen Wechselschichten auf der „Dreadnought“ arbeiten.

nehmen anrufen und ein Praktikum oder eine Ausbildung dort beginnen“, sagt Fietze und verweist auf offene Stellen, die der BDB auf seiner Homepage veröffentlicht. Ungelernte starteten als Decksmann, der bereits zur Besatzung gehöre und notwendige Fahrtage, also Praxiserfahrung, sammeln könne. Anschließend gebe es für Quereinsteiger unterschiedliche Wege der Qualifizierung, die sich jede und jeder nach dem gewünschten Beruf wählen könne. Eine Voraussetzung aber gelte für alle: „Wer auf einem Schiff arbeiten möchte, muss vor allem teamfähig sein.“

Darauf legt auch Scherhag großen Wert: „Wir sind ja über Wochen immer gemeinsam unterwegs und können uns nicht aus dem Weg gehen“, sagt er und fügt hinzu, er könne nicht mit einem Bombengehalt punkten, wohl aber mit guter Stimmung an Bord. Er selbst ist seit April ununterbrochen an Bord: „Inzwischen überlege ich sogar, meine Wohnung an Land aufzugeben“, sagt er.

TIERGARTEN AUKTIONEN HANNOVER

Heben Sie Ihre verborgenen Schätze!

Briefmarken und Münzen

Kunst und Antiquitäten

Experten-Schätzungen (auch vor Ort)

Online- und Saalauktionen

Tiergarten Auktionen Hannover GmbH
Telefon: 0511-35351102
www.tiergarten-auktionen-hannover.de

ÖFFENTLICHE PFANDVERSTEIGERUNG 16.10.2024 ab 10 Uhr

Brillant-, Goldschmuck, Uhren, Münzen sowie nicht versteigerte Pfänder aus früheren Versteigerungen
Im Auftrag Exchange AG Deutschland
Filiale Karmarschstr. 33-35 Hannover
Pfundnr. 746 – 871

Besichtigung: 15.10.2024, 12 – 17 Uhr
Ort: D4.8, 68159 Mannheim
Marion Fuchs | Öffentlich bestellte u. vereidigte Versteigerin | 55743 Idar-Oberstein

BIRKENSTOCK STOCK-SCHUHE

GEORGSTR. 48 | 30159 Hannover

Wir suchen Verkäufer (m/w/d)

Heimann

Fleischerei • Partyservice

Oesselse • Weidenstraße 6 • Tel.: 0 51 02 / 32 24

fleischerei-heimann@t-online.de

Di., Do., Fr.: 8 - 12.30 Uhr u. 15 - 18 Uhr • Mi.: 8 - 12.30 Uhr • Samstag: 7 - 12 Uhr

Wir suchen Verstärkung!

KLEIN GmbH

Badausstellung

Ausstellung und Verkauf auf 150 m²

- Badsanierungen – Sanitär – Fliesen – 3D-Badplanung
- Duschwand nach Maß – Lackspanndecke
- Wandplatten für fugenlosen Badumbau oder Teilsanierung

Förder- und zuschussfähig:

- Magic-Wannentüren / nachgerüstete Wannentür
- Höhenverstellbare WC – Anlagen
- für körperlich eingeschränkte Menschen

Walsroder Straße 260 ■ 30855 Langenhagen
Fon 0511-77 63 73
info@klein-badkonzepte.de
www.klein-badkonzepte.de

Neue Solarbank am Weißekreuzplatz

Mit Sonnenenergie das Handy kostenlos laden und im Internet surfen

HANNOVER. Am neugestalteten Weißekreuzplatz steht jetzt auch eine Sitzbankanlage mit integrierten Smart-Funktionen. Eingebaute Solarmodule auf der Sitzfläche produzieren ausreichend Energie, sodass man hier kostenlos das Handy laden und mit dem freien WLAN-Hotspot im Internet surfen kann. Die Bank befindet sich am Übergang der tieferliegenden Grünfläche zur nördlichen Platzebene auf einem vorhandenen Mauerelement.

Auf Initiative des hannoverschen Vereins „STiDU - Stimme der UngeHÖRTen e.V.“ haben die Landeshauptstadt Hannover (LHH) und der energy-Fonds proKlima das Anbringen dieser Bank für Menschen, die in prekären Lebenssituationen überwiegend auf der Straße leben, gefördert. Ihnen ist häufig der Zugang und die Teilhabe an digitalen Kommunikationsformen verwehrt.

„Der neu gestaltete Weißekreuzplatz soll für alle Menschen in der Stadt ein Ort sein, an dem sie sich gern aufhalten. Mit der Solarbank gibt es nun zu-

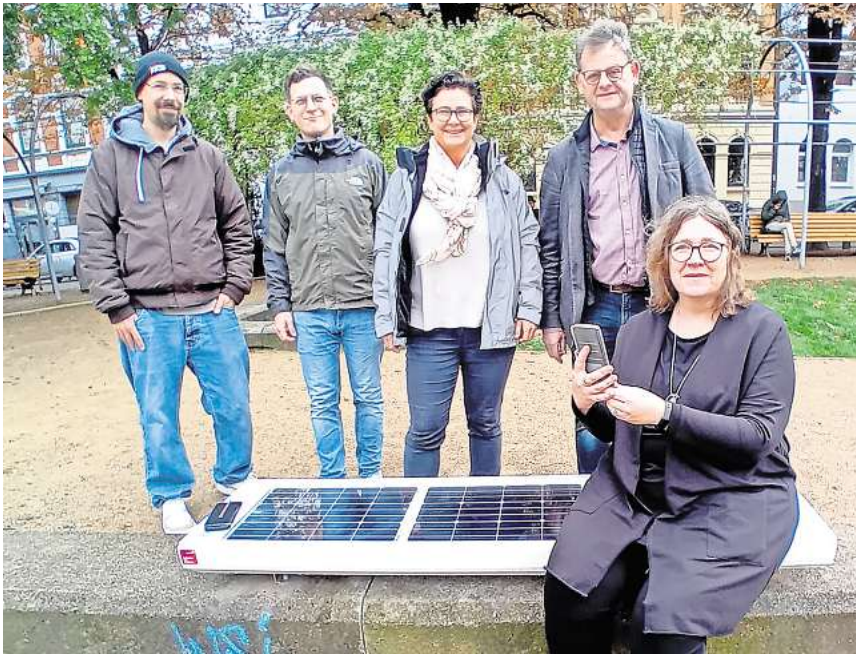
sätzlich die Möglichkeit, kostenfrei das Handy zu laden und das Internet zu nutzen. Dies bietet Teilhabe gerade auch für Menschen in schwierigen Lebenslagen. So wird Kommunikation sowohl digital als auch ganz analog beim Verweilen auf der Solarbank gefördert“, betonte Stadträtin Anja Ritschel bei der Einweihung. Andrea Weinhold-Klotzbach vom Verein STiDU ergänzte: „Viele Menschen, die sich auf dem Weißekreuzplatz aufhalten, sind darauf angewiesen, informiert zu sein und sich auch digital austauschen zu können. Die neue Solarbank ist eine Win-Win-Situation für die Menschen und die Umwelt.“

Der Umweltaspekt liegt auch Rainer Tepe, stellvertretender Leiter von proKlima, am Herzen: „Die Solarenergie ist ein wesentlicher Baustein für das Erreichen der Klimaschutzziele der Stadt, die wir fördern und hier sehr gern unterstützt haben“, sagte er. Der energy-Fonds proKlima fördert Solarstromanlagen auf Wohngebäuden mit bis zu 1.000 Euro. Die Kosten für Anschaffung und Installation der

Solarbank betragen rund 5.500 Euro. Die Finanzierung wurde vollständig aus Fördermitteln des energy-Fonds proKlima sowie vom Verein STiDU übernommen. Der städtische Fachbereich Umwelt und Stadtgrün übernahm die Installation.

Mit dem neuen Standort am Weißekreuzplatz sind derzeit in Hannover acht Solarbänke in Betrieb: am Kantplatz, Jahnplatz, Moltkeplatz und Am Thie/Kronsberg sowie drei weitere Standorte am Maschsee. Alle Standorte sind als Teil einer Erprobungsphase für

öffentliche „Smart Benches“ gedacht. Die Stabstelle Smart City - Strategien und Projekte im Baudezernat der LHH koordiniert und wertet dazu federführend die Nutzung sowie Akzeptanz und die Betriebs- und Instandhaltungskosten aus.



Freuen sich über die neue Solarbank (v.l.n.r.): Felix Mönkemeyer, Michael Werner, Andrea Weinhold-Klotzbach, Rainer Tepe und Anja Ritschel. Foto: LHH