

Was soll aus ihm werden ?

Und was haben wir davon ?



# Der Elbe-Lübeck-Kanal

Teil 2: Die Folgen des Ausbaus für Natur und Menschen am Kanal

Eine Studie des

Bund für  
Umwelt und  
Naturschutz  
Deutschland



Autor: Dr. Heinz Klöser  
Kreisgruppe Herzogtum Lauenburg

# Die Ausgangslage

Im neuen Bundesverkehrswegeplan 2030 sind eine Reihe von Maßnahmen zur Stärkung der Binnenschifffahrt vorgesehen. Auf den stark frequentierten Wasserstraßen, die die Industriegebiete im Westen und Süden Deutschlands mit den Seehäfen an Nordseeküste und Englischem Kanal verbinden, mag dies volkswirtschaftlich Sinn machen. Andere Wasserwege, zu denen der Elbe-Lübeck-Kanal gehört, haben dagegen ihren Wert für den Gütertransport inzwischen weitgehend verloren und längst einen Bedeutungswandel erfahren.

Nachdem die bei seinem Bau in die Landschaft geschlagenen Wunden lange verheilt sind, ist der Elbe-Lübeck-Kanal in seiner heutigen Form prägend für die Identität der ansässigen Bevölkerung und als Erholungsraum für sie und die Bewohner angrenzender Großstädte wichtig und auch als Ziel für überregionale Wanderer, Radler und Bootsfahrer beliebt. Seine hohe wirtschaftliche Bedeutung für den Tourismus stellt ihn in eine Reihe mit den idyllischen alten Kanälen Englands, dem Canal du Midi Frankreichs oder dem Götakanal in Schweden, deren Beispiele auch für den Elbe-Lübeck-Kanal zukunftsweisende Perspektiven aufzeigen.

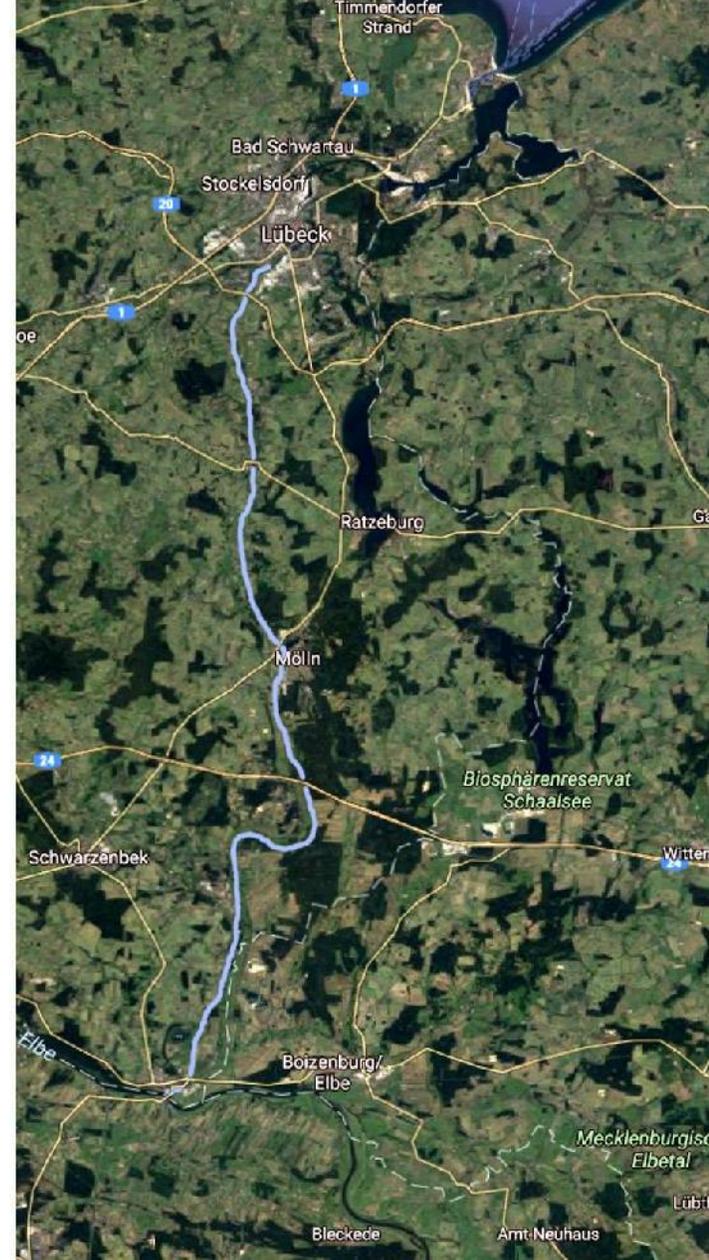
Deshalb hat der BUND im ersten Teil seiner Studie untersucht, ob der immens hohe Aufwand für einen weiteren Ausbau sich rechtfertigen läßt und die touristische Wertschöpfung dadurch Schaden nehmen könnte  
([http://www.bund-herzogtum-lauenburg.de/fileadmin/bundgruppen/bcmskglauenburg/ELK1\\_200218.pdf](http://www.bund-herzogtum-lauenburg.de/fileadmin/bundgruppen/bcmskglauenburg/ELK1_200218.pdf)).

Im vorliegenden zweiten Teil der Studie beleuchten wir, welche Auswirkungen ein eventueller Kanalausbaubau für Natur und Landschaft, Kulturdenkmäler und Erholungsqualität in unserer Region haben würde.



# Was soll gemacht werden?

- Der Kanal soll von einer Tiefe von 2-2,5m auf eine Tiefe von mindestens 4m vertieft werden
- Alle Ufer sollen neu befestigt werden
- Eine Verbreiterung von 33m auf 50m ist als Sollwert angegeben
- Die Doppelkurve bei Güster und Siebeneichen soll begradigt oder aufgeweitet werden
- 8 Brücken sollen angehoben oder neu gebaut werden
- 6 Schleusen sollen durch größere Neubauten ersetzt werden



# Der Kanal soll auf eine Tiefe von $\geq 4,0\text{m}$ vertieft werden

Die derzeitige Wassertiefe liegt bei 2,50m, stellenweise aufgrund von Bodenbewegungen auch darunter. Bei 2,5m Wassertiefe, einer Breite von 33m und einer Länge von 61,55km ergibt sich ein Wasservolumen von  $5.077.875\text{m}^3$ . Je nachdem, ob der Kanal nur vertieft oder auch verbreitert wird, ergibt sich rechnerisch folgende Berechnung des Wasserbedarfs:

	Wassertiefe (m)	Breite (m)	Länge (m)	Wasservolumen (m <sup>3</sup> )	Mehrbedarf zu heute(m <sup>3</sup> )
<b>Wasserbedarf in heutigem Kanal</b>	2,5	33	61.550	5.077.875	
<b>Wasserbedarf nach Vertiefung</b>	4	33	61.550	8.124.600	3.046.725
<b>Wasserbedarf nach Vertiefung und Verbreiterung</b>	4	55	61.550	13.541.000	8.463.125

Das heißt: Bei einer Vertiefung auf 4m Tiefe werden etwa 2 Drittel des jetzigen Wasservolumens zusätzlich benötigt, bei gleichzeitiger Verbreiterung sogar deutlich mehr als das Doppelte. Es ist nicht klar, woher all das Wasser kommen soll.

Der Kanal nimmt jetzt schon das Wasser aller Flüsse auf, die sich in die Niederung ergießen und hängt dennoch in hohem Maße von Niederschlägen und Grundwasserzustrom ab. Bereits jetzt muß zumindest im Sommer mit diesem Wasser sparsam umgegangen werden: So werden Sportbootfahrer davor gewarnt, daß dann aus Wasserknappheit die Schleusungen reduziert werden ([http://www.wsa-lauenburg.wsv.de/schifffahrt/Anlagen/MERKBLATT\\_ELK.pdf](http://www.wsa-lauenburg.wsv.de/schifffahrt/Anlagen/MERKBLATT_ELK.pdf)).



# Der Kanal soll auf eine Tiefe von $> 4,0\text{m}$ vertieft werden



Die Niederung, deren Verlauf der Elbe-Lübeck-Kanal folgt, ist von niedermoorartigen Feuchtgebieten geprägt, die zu einem großen Teil unter Schutz stehen. Diese Gebiete können unter dem zukünftigen Wasserbedarf, insbesondere durch Grundwasserentzug, leiden.

Zitat: "Ich befürchte, dass nahegelegene Feuchtgebiete, Bäche und andere Gewässer bei Verbreiterung und Vergrößerung des Kanals in Mitleidenschaft gezogen werden, da das nun benötigte Wasservolumen eine zusätzliche Sogwirkung auf das Grundwasser und angrenzende Feuchtgebiete bewirkt. Das angrenzende Naturschutzgebiet Pantener Moorweiher ist so eine ganz besonders wertvolle Fläche." Thomas Neumann, Naturschutzbeauftragter des Kreises, in den Lübecker Nachrichten vom 26./27. 2. 2017.

Kranich



# Der Kanal soll auf eine Tiefe von $> 4,0\text{m}$ vertieft werden

Das Tal der Delvenau, das sowohl in Schleswig-Holstein als auch in Mecklenburg-Vorpommern als Naturschutzgebiet ausgewiesen ist, leidet unter zu niedrigen Wasserständen, weil der größte Teil des Wassers über den Kiessee 8 in den Elbe-Lübeck-Kanal abgezweigt wird. Ein bereits in der Prüfung befindliches Vorhaben, in der Delvenau wieder günstigere Wasserverhältnisse herzustellen, wie es bereits die Unterschutzstellungsverordnung einfordert, ist durch einen erhöhten Wasserbedarf des Kanals gefährdet.



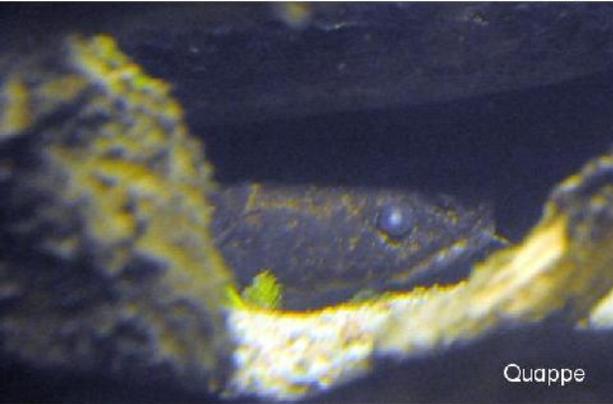
Biber



Fischotter

# Der Kanal soll auf eine Tiefe von $> 4,0\text{m}$ vertieft werden

Es liegt in der Natur der Sache, daß bei einer Vertiefung der Lebensraum für Grundfische erst einmal komplett zerstört wird und die Bestände dieser Grundfische beseitigt werden. Von den betroffenen Arten gelten nur Schleie und Gründling als nicht bedroht, so daß mit ihrer Wiedereinwanderung nach Abschluß der Bauarbeiten gerechnet werden kann.



Quappe



Aal

Quappe, Aal und Wels stehen aber auf der Roten Liste, und die Wiedereinwanderung dieser Arten ist fraglich.

Dies ist besonders für die Quappe problematisch, da der Elbe-Lübeck-Kanal eines der wenigen Gewässer Schleswig-Holsteins ist, wo ihre Bestände bisher sicher waren, so daß sie noch 2008 bis 2011 zur Gewinnung von Fischbrut für verwaiste Gewässer in anderen Landesteilen herangezogen werden konnten (<http://www.fischschutz.de/quappe/65-quappen-laichfang-am-elbe-luebeck-kanal>).

Aale, die bis vor Kurzem noch hier häufig waren, werden inzwischen durch ein aufwändiges Schutzprogramm gestützt ([http://www.michaelisdonnerangelverein.de/intern\\_link/2017/artenschutz\\_aal.pdf](http://www.michaelisdonnerangelverein.de/intern_link/2017/artenschutz_aal.pdf)). Die hierfür aufgebrauchten öffentlichen Fördermittel würden durch die Kanalvertiefung in eine Fehlinvestition verwandelt.



Schleie



Gründling



Wels

# Der Kanal soll auf eine Tiefe von > 4,0m vertieft werden

Neben den 5 schon erwähnten Grundfischarten kommen weitere Fische vor, die in unterschiedlichen Tiefen im freien Wasser leben. Insgesamt gibt es 21 Fischarten im Kanal (<http://www.lsfv-sh.de/angelgewaesser/485-fischbestandserhebung-am-elbe-luebeck-kanal>).

Brasse



Die mobilen Arten des freien Wassers dürften unter der Ausbauphase weniger stark leiden als die Grundfische. Für sie stellt sich ein anderes Problem: Durch die danach größeren Schiffe werden weitaus stärkere Schwall- und Sogwirkungen sowie Schraubenturbulenzen verursacht, die die Fische schädigen können.

Flußbarsch



Kaulbarsch



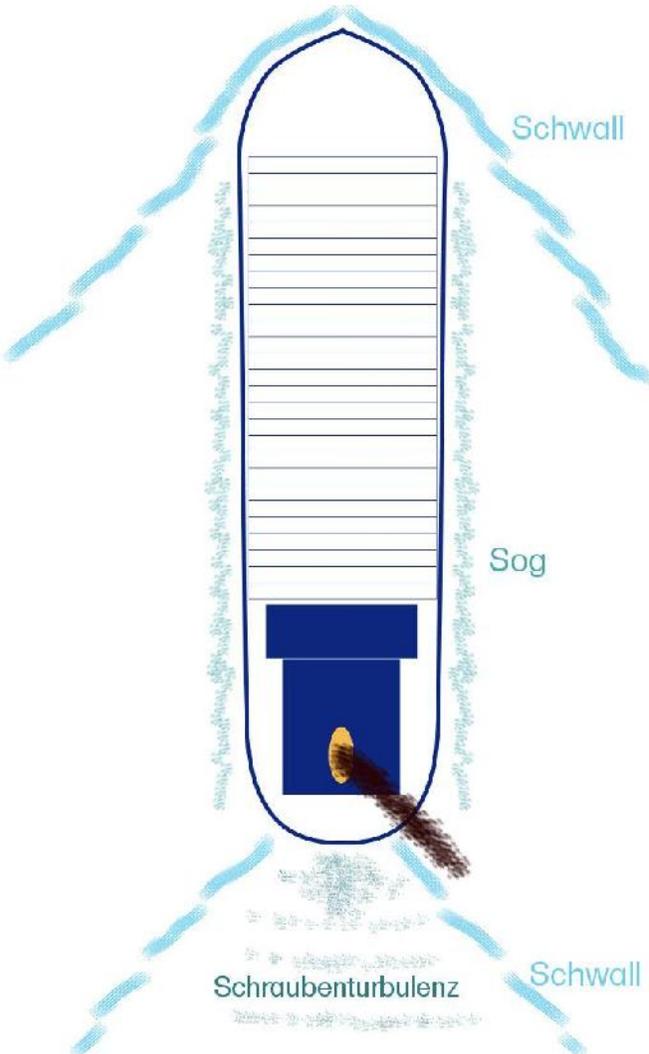
Zander

Karpfen



# Der Kanal soll auf eine Tiefe von $> 4,0\text{m}$ vertieft werden

Schwall, Sog und Turbulenz sind unvermeidbar und wirken umso stärker, je größer das Schiff und je enger das befahrene Gewässer ist. Von den kommenden Großmotorgüterschiffen dürfte deshalb eine erhebliche Mehrbelastung ausgehen.



Vor allem die oberflächennah stehenden Fischarten sind von diesen Belastungen betroffen. Diese Arten stellen ihrerseits die Hauptbeute vieler fischfressender Vogelarten. Gehen die Bestände dieser Fische zurück, leiden also auch die Vögel darunter.

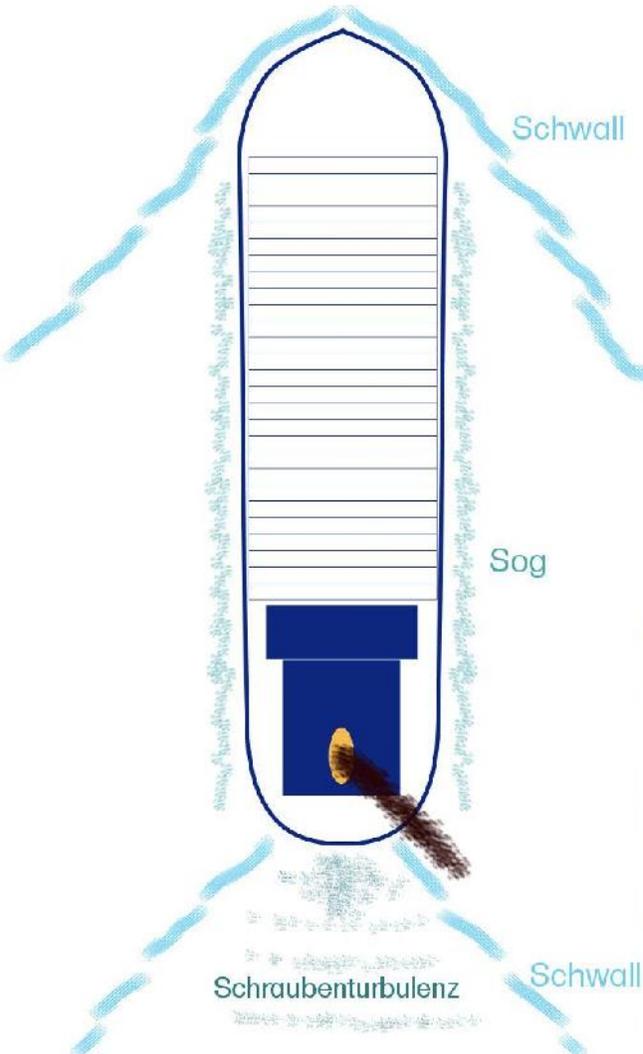
Besonders betroffen ist dabei der Gänseäger, der den Kanal in großen Zahlen als Winterlebensraum nutzt.



# Alle Ufer sollen neu befestigt werden

Die stärkeren mechanischen Belastungen, die von den Großmotorgüterschiffen ausgehen, schädigen nicht nur Wasserlebewesen, sondern lösen auch eine **ernstzunehmende Erosion** an den Kanaluferrändern aus. Schon die **Instandsetzungen** in den 1990er Jahren diente wesentlich dazu, dieses Problems Herr zu werden. Vorher waren die Kanalufer **natürlich gestaltet** und von Ufervegetation geschützt. Bedingt durch **zunehmende Schiffgrößen** nahm die **Abnutzung der Ufer** jedoch so stark zu, daß ganze Uferpartien **abrutschten** und sich am Kanalgrund absetzten, so daß die **Schiffbarkeit** immer mehr eingeschränkt wurde.

Man sicherte die Ufer daraufhin mit **Pfahlreihen** aus 5m langen Kiefernspfählen, die auch heute noch existieren. Im Bemühen, die **Ufervegetation** nicht mehr als **unvermeidbar** zu stören, wurden die Pfähle bis 30cm unter die **Wasserlinie** eingeschlagen. Inzwischen mußte jedoch an vielen Stellen mit **zusätzlichen Steinpackungen** nachgebessert werden, weil auch bei derzeitiger **Belastung** die Ufer nicht völlig stabil sind.



# Alle Ufer sollen neu befestigt werden

Auch die Steinpackungen haben inzwischen einen Wert als besonderer Lebensraum erreicht, der eigenen Lebensgemeinschaften mit Arten, die sonst in unserer Landschaft selten wären, Nischen bietet. So kommt die Erzengelelwurz im Kreis fast nur hier vor. Solche speziellen Lebensräume wären durch Kanalverbreiterung und Uferneubau zumindest beeinträchtigt.

Wie massiv der Uferausbau in Zukunft sein müßte, um dem gesteigerten Wellenschlag standhalten zu können, ist ungewiß. Sicher ist nur, daß die Pfahlreihen bei der Vertiefung ihre Verankerung im Untergrund verlieren und umkippen würden, so daß sie auf der gesamten Kanallänge ausgetauscht werden müßten. Möglicherweise sind auch die Dämme, die in tiefliegenden Bereichen den Kanal begrenzen, nicht mehr ausreichend stabil. Es besteht daher die Gefahr, daß Ufersicherungsvarianten realisiert werden, die die zur Zeit vielfältige Ufervegetation auf Dauer beseitigen.



Sumpf-Gänsedistel

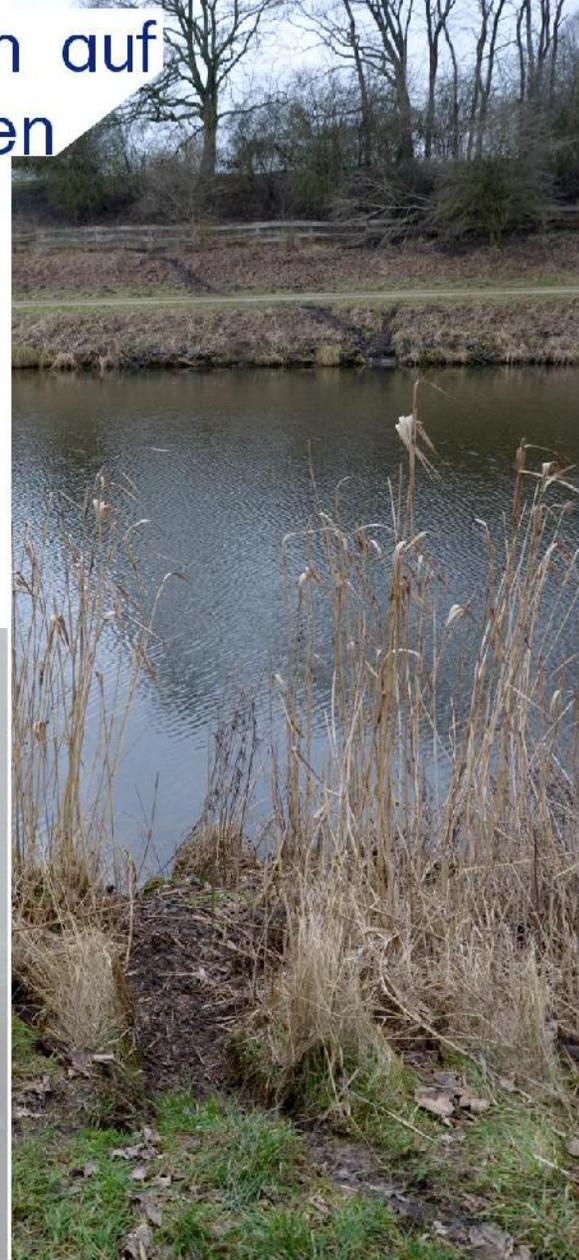


Erzengelelwurz



# Eine Verbreiterung von 33m auf ~50m ist als Soll angegeben

Der Elbe-Lübeck-Kanal wird von zahlreichen Wildwechseln gequert. Für die Tiere, die diese Wechsel benutzen, wird ein mit Spundwänden eingefasster Kanal leicht zu einer tödlichen Falle, weil sie an den senkrechten oder sogar überkragenden Wänden das Wasser nicht wieder verlassen können.



# Die Doppelkurve bei Güster und Siebeneichen soll begradigt werden:

Der Elbe-Lübeck-Kanal folgt einer Niedermoor-Niederung, die sich in einer eiszeitlichen Schmelzwasserrinne entwickelt hat, deren geomorphologische Grundstruktur auch heute noch intakt ist. Auf dem Luftbild ist sie wegen des Unterschieds von Grünland in der Niederung und Äckern auf der umgebenden Geest gut zu erkennen. Südlich von Güster, wo der Kanal am westlichen Rand der Niederung verläuft, liegt der Prüßsee, ein ehemaliges Kiesabbaugebiet, das sich seit Einstellung der Kiesgewinnung zu einem hochwertigen Naturraum entwickelt hat.

Die Kanalniederung ist mit ihren Lebensräumen von überregionaler Bedeutung für die ökologische Vernetzung. Sie stellt in der Biodiversitätsstrategie der Bundesregierung eine Hauptverbundachse dar, da sie die Biosphärenreservate an der Elbe mit dem Biodiversitäts-Hotspot "Westmecklenburgische Ostseeküste und Lübecker Becken" vernetzt.

## Quellen:

<https://www.bfn.de/themen/biotop-und-landschaftsschutz/biotopverbund/biotopverbund-grundlagen-und-fachkonzept-veroeffentlichung.html>  
[https://www.bfn.de/fileadmin/MDB/documents/themen/landschaftsundbiotopschutz/RV\\_Faucht\\_Trocken\\_2013.pdf](https://www.bfn.de/fileadmin/MDB/documents/themen/landschaftsundbiotopschutz/RV_Faucht_Trocken_2013.pdf)  
<https://biologischevieelfalt.bfn.de/bundesprogramm/foerderschwerpunkte/hotspots/kurzbeschreibungen.html#c90518>  
<http://artenagentur-sh.lpv.de/projekte/integrierte-projekte-flora-amp-fauna/lebensraumentwicklung-elbe-luebeck-kanaltal.html>

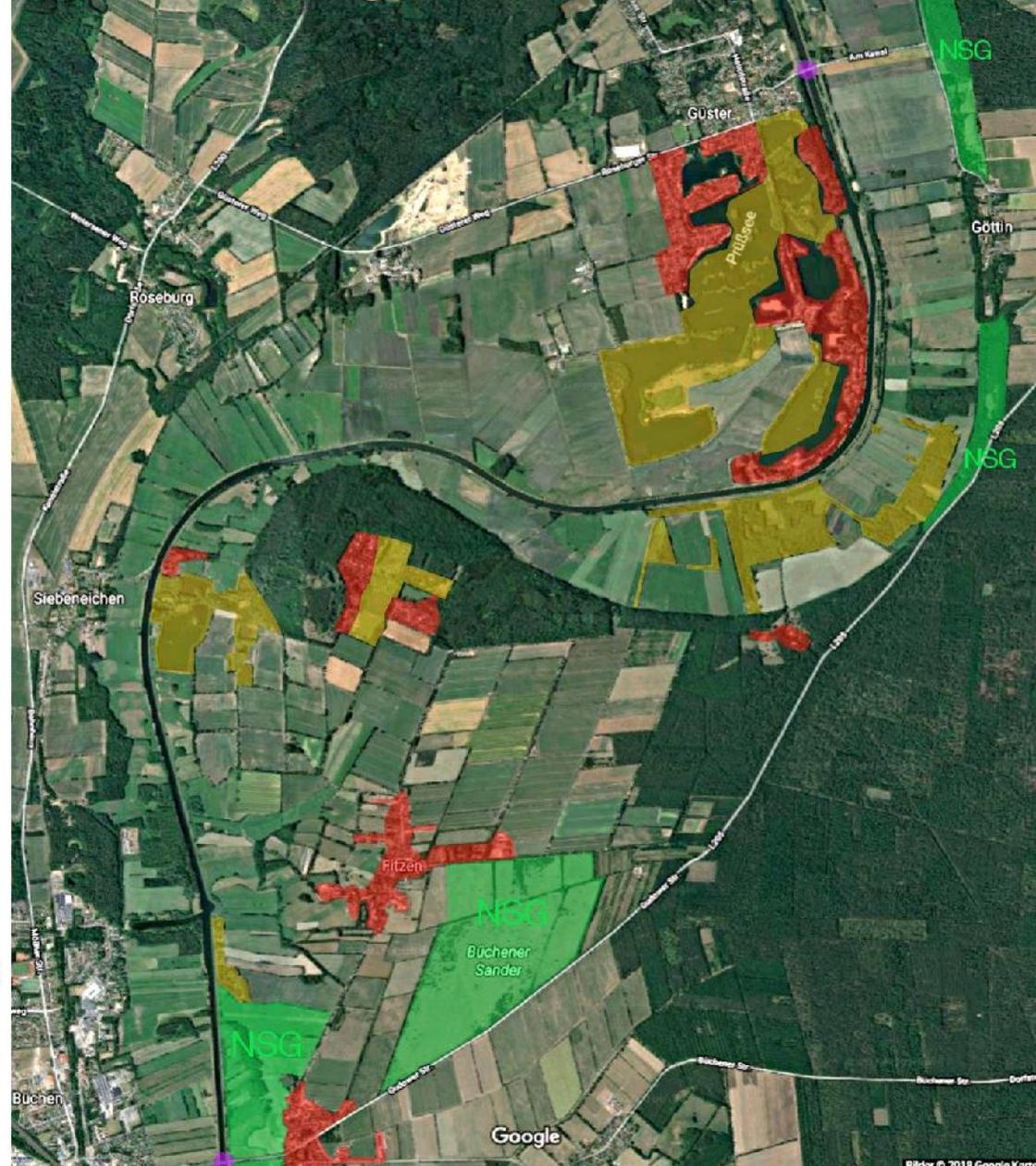


# Die Doppelkurve bei Güster und Siebeneichen soll begradigt werden:

Die durch den Verlauf der Niederung vorgegebene Doppelkurve des Elbe-Lübeck-Kanals bei Güster und Siebeneichen wird als Hindernis für die Ausbauziele gesehen, da sie für die Navigation von Großmotorgüterschiffen zu eng sind. Deshalb soll der Kanal zwischen den beiden Straßenquerungen in Güster und Büchen (violett markiert) begradigt werden.

Schaut man sich die Umgebung der Doppelkurve näher an, dürfte es schwierig werden, eine Trassenführung zu finden, die keine größeren Konflikte mit sich bringt, da sowohl Wohngebiete der örtlichen Bevölkerung als auch Ferienanlagen für Erholungssuchende (rot markiert) im Weg sind. Ebenso schwierig dürfte es werden, auf die Naturräume (Naturschutzgebiete grün, andere hochwertige Flächen gelb markiert) Rücksicht zu nehmen.

Im Folgenden werden einige hypothetische Varianten betrachtet, um die zu erwartenden Probleme zu skizzieren, nicht ohne den Hinweis, daß es sich um spekulative Abschätzungen handelt, die nicht durch die angelaufenen Planungsarbeiten unterlegt sind.



# Die Doppelkurve bei Güster und Siebeneichen soll begradigt werden:

In ersten öffentlichen Diskussionen zum Ausbau wurde eine Trasse ins Gespräch gebracht, die auf einen Entwurf aus den 1970er Jahren zurückgeht.

Diese Trasse würde erhebliche Probleme mit sich bringen, weil sie die Naturräume des Prübsees und deren Wert für eine der größten Ferienanlagen der Region schädigen würde. Außerdem müßte eine tiefe Kerbe in die höher gelegenen Gebiete zwischen Fitzen und Heidebrook gezogen werden, so daß beide Orte voneinander getrennt würden und ein zusätzlicher Brückenneubau notwendig würde.

Insbesondere ein Villenviertel am Kanal zwischen der Ferienanlage und dem Ortskern von Güster dürfte der Verwirklichung dieser Trasse im Wege stehen, die an ihrem Nordende dieses Viertel durchschneidet.



# Die Doppelkurve bei Güster und Siebeneichen soll begradigt werden:

An diesen Stellen würde die neue Trasse die Flächen am Prüßsee durchschneiden, auf denen sich eine reiche Vielfalt von natürlichen Lebensräumen entwickelt haben, die sowohl Röhricht und Erlenbruch als auch Trockenrasen und Eichenwald zu bieten haben.



# Die Doppelkurve bei Güster und Siebeneichen soll begradigt werden:

An dieser Stelle würde die neue Trasse den derzeitigen Kanal queren. Der neue Kanal würde dann nicht mehr der alten Schmelzwasserrinne folgen, sondern die Niederung queren und damit die bisherige Unversehrtheit dieser Landschaftsstruktur zerstören.

Insbesondere würde die Vernetzungsfunktion der Niederung erheblich beschädigt, da der Kanal, der sich in seinem jetzigen Verlauf harmonisch in die Niederung einfügt und nirgendwo die Wandermöglichkeiten von Pflanzen und Tieren unterbricht, nach Verwirklichung dieser Trasse zu einem blockierenden Hindernis wird.



# Die Doppelkurve bei Güster und Siebeneichen soll begradigt werden:

In späteren Diskussionen wurde diese erste Projektion als ein "worst case scenario" bezeichnet, daß nicht unbedingt gewollt sei. Stattdessen gäbe es auch die Option, die Kurven so aufzuweiten, daß die Großmotorgüterschiffe sie nehmen könnten. Dabei würden grundsätzlich die Innenseiten der Kurven aufgeweitet.

Eine Aufweitung der Innenseite der Kurve bei Güster erscheint allerdings wegen der dann in Mitleidenschaft gezogenen Ferienanlage wenig vorteilhaft. Auch bei Siebeneichen befindet sich am Kanal eine Ferienanlage mit Gasthof, die zu berücksichtigen wäre. Dadurch bleibt nur ein enger räumlicher Spielraum.

Die eingezeichnete Trasse käme in Betracht, falls sie für die Wendekreise von Großmotorgüterschiffen ausreichte. Sie wäre auch erheblich kostengünstiger. Allerdings würden auch hier wichtige landwirtschaftliche Nutzflächen und ein Bereich hochwertiger Naturräume im Süden der Güsteraner Kanalkurve beeinträchtigt.



# Die Doppelkurve bei Güster und Siebeneichen soll begradigt werden:

Sollte eine Kurvenaufweitung, wie auf der vorherigen Seite gezeigt, nicht ausreichend sein, wäre ein "großzügigeres" Konzept notwendig. Dann müßte eine Trassenführung realisiert werden, die an der Innenseite der Ferienanlage am Prüßsee verlaufen würde, aber in Bereich der Niederung verbleiben könnte.

Die Anlage bei Siebeneichen könnte dann auf der östlichen Seite umgangen werden und wäre nicht betroffen. Ein hochwertiges Naturgebiet in der Nachbarschaft würde aber durchschnitten, und der Verlust landwirtschaftlicher Flächen ist höher als in der vorherigen Variante.



# Die Doppelkurve bei Güster und Siebeneichen soll begradigt werden:

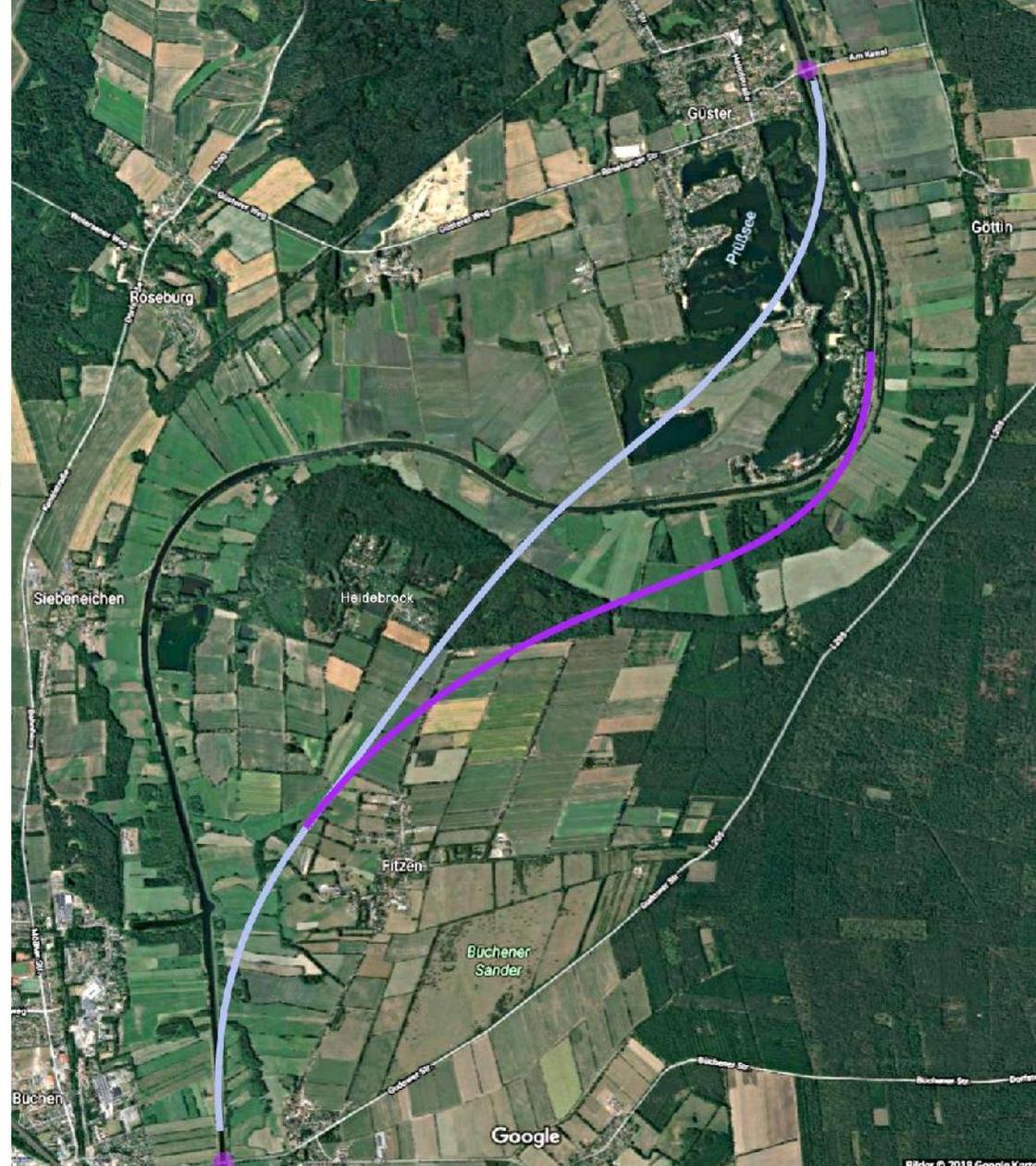
Jetzt geschützt liegende Badestellen und Bootsstege wären dann dem neuen Kanal zugewandt und könnten dem Wellenschlag der Schiffe ausgesetzt sein. Wie mit der Wohnbebauung umgegangen werden kann, die dem Ausbau im Weg ist, ist völlig offen.



# Die Doppelkurve bei Güster und Siebeneichen soll begradigt werden:

Allerdings besteht die Möglichkeit, die Naturräume und die Ferienanlage des Prüßesee ganz zu umgehen eine Begradigung zu erreichen, indem ausgehend von der Außenkurve an der Ferienanlage die Siebeneichener Kurve abgeschnitten wird, wobei dieser Verlauf in seinem südlichen Verlauf ab Fitzen mit der Trasse der 1970er Jahre zusammen fällt.

In dieser Variante, die für Güster vorteilhaft wäre, wären jedoch die Dörfer Heidbrook und Fitzen wieder voneinander getrennt, und es müßte erneut eine tiefe Kerbe in die Geestlandschaft geschlagen werden. Außerdem würde das Naturgebiet südlich der Güsteraner Kurve besonders stark beeinträchtigt. Auch der Verbrauch landwirtschaftlicher Flächen ist in dieser Variante besonders hoch.

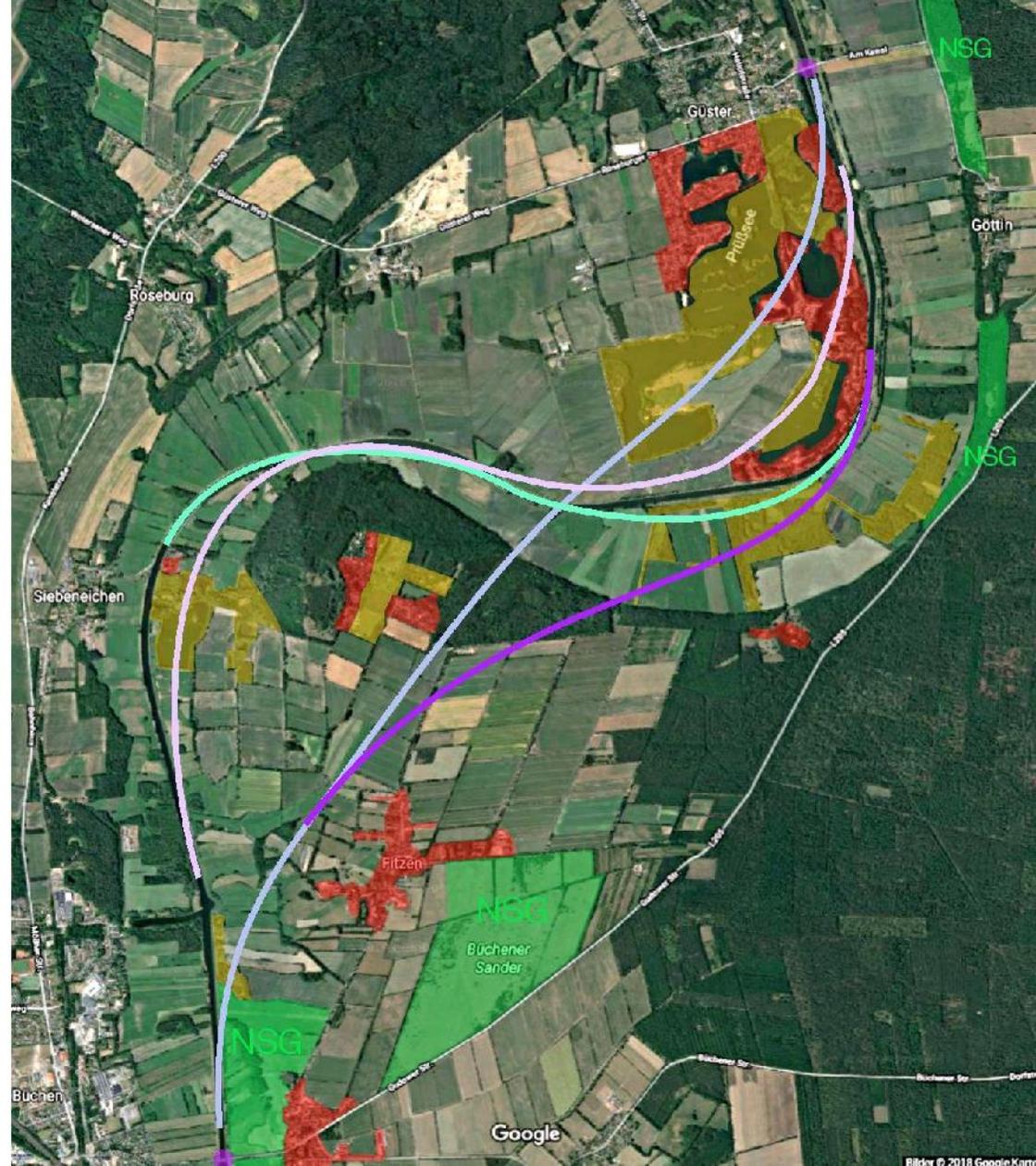


# Die Doppelkurve bei Güster und Siebeneichen soll begründet werden:

Faßt man das alles zusammen, dürften die Planungen, die sich zur Zeit in der Anfangsphase befinden, außerordentlich schwierig werden. Natürlich wäre es unfair, jetzt schon verbindliche Aussagen zu erwarten.

Darauf, daß man vor Abschluß der Planungen nichts Definitives sagen könne, verweisen auch die Politiker, wenn von ihnen konkrete Auskünfte verlangt werden, wie "Kleine Anfragen" im Landtag und im Bundestag belegen (seitens der FDP: Schleswig-Holsteinischer Landtag – Drucksache 18/5210 – 1. 3. 2017; seitens der Grünen: Bundestag – Drucksache 18/13414 – 14. 9. 2017).

Soweit ist das nachvollziehbar. Allerdings fragt man sich, worauf sich eigentlich die vollmundigen Versprechungen der Befürworter des Kanalausbaus gründen, daß das für unsere Region vorteilhaft sei, wenn sie ihre Behauptungen bis auf den heutigen Tag nicht mit irgendwelchen handfesten Fakten unterlegen können.



# Die Doppelkurve bei Güster und Siebeneichen soll begradigt werden:

Bisher gibt es keinerlei Aussagen, was eigentlich aus dem Baggergut werden soll, das in Massen von mehreren Millionen Kubikmetern bei Vertiefung, Begradigung und eventuell auch Verbreiterung des Kanals anfällt.

Es könnte in Betracht gezogen werden, die durch eine Begradigung abgeschnittenen Kanalcurven mit dem Baggergut zu verfüllen.

Dadurch würde nicht nur die Natur irreversibel geschädigt, sondern auch ein vertrautes Landschaftsbild unveränderlich beseitigt.



Eines der damit zusammenhängenden Probleme ist das Schicksal der alten Seilfähre in Siebeneichen.

Sie steht unter Denkmalschutz.

Gleichwohl liegt sie in der südlicheren der beiden Kanalcurven, die begradigt werden sollen. Sowohl bei Verfüllung der Kurve als auch bei ihrer eventuellen Ausweitung wäre sie im Weg. Und selbst, wenn dieser Teil des Kanals unverändert erhalten bliebe, würde sie zumindest ihre heutige Funktion verlieren.

# 8 Brücken sollen angehoben oder neu gebaut werden

Der Kanal weist noch eine Reihe alter Gitterbrücken auf. Einige davon sind bereits durch modernere Brücken ersetzt worden. Im Rahmen des Kanalausbaus sollen nun auch die letzten dieser Brücken beseitigt werden. Im Hinblick auf den wachsenden Tourismus der Region wäre dies jedoch ein großer Fehler, und man sollte nicht seine Augen vor dem nostalgischen Charme dieser Brücken verschließen, der mit zur touristischen Attraktivität unserer Heimat beiträgt. Diese Brücken sollten instand gesetzt, eventuell auch angehoben werden, auf jeden Fall aber unter Denkmalschutz kommen.



# 6 Schleusen sollen durch größere Neubauten ersetzt werden

Noch stärker als bei den Brücken greift das Argument bei den Schleusen. Sie sind einzigartig, weil Bauingenieur Hotopp extra für sie ein neues Schleusenprinzip ersann, das nur mit Wasser- und Luftdruck arbeitet ([http://www.wsa-lauenburg.wsv.de/wasserstrassen/elk/Anlagen/Schleusenprinzip\\_Hotopp.pdf](http://www.wsa-lauenburg.wsv.de/wasserstrassen/elk/Anlagen/Schleusenprinzip_Hotopp.pdf)). Der Wert dieser Schleusen als technische Denkmäler sollte zu ihrer dauerhaften Erhaltung führen. Es ist nicht einzusehen, warum diese Kleinodien einer blinden "Wachse-oder-Weiche"-Philosophie geopfert werden müssten, zumal, wenn sich nachweisen läßt, daß die in den Ausbau gesetzten Hoffnungen ohnehin trügerisch sind.

Daß diese Schleusen auch eine internationale Wertschätzung erfahren, läßt sich an folgendem Zitat ablesen:

[http://www.european-waterways.eu/e/info/germany/elbe\\_luebeck\\_kanal.php](http://www.european-waterways.eu/e/info/germany/elbe_luebeck_kanal.php)

"For today's traffic, it could have remained as it was, what a pleasure it would be to pass those beautiful locks..."

Übersetzung: Für den heutigen Verkehr könnte es so bleiben, wie es ist. Was für eine Freude, diese wundervollen Schleusen zu passieren...



# 6 Schleusen sollen durch größere Neubauten ersetzt werden

Ein weiteres Argument, die Hotopp'schen Kanalschleusen zu erhalten, liegt in dem Umstand, daß sich in der Nachbarschaft des schönsten Ensembles, der Schleuse Witzeeze mit Brücke und Kanalwärterhaus, die letzte Dükerschleuse des Stecknitz-Delvenau-Kanals liegt und nicht weit davon entfernt die Palm-schleuse in Lauenburg. Daraus liesse sich leicht eine industriearchäologische Attraktion für den regionalen Tourismus formen. Beispiele z.B. aus dem Ruhrgebiet belegen, daß an solchem Erbe hohes Interesse besteht.



# 6 Schleusen sollen durch größere Neubauten ersetzt werden

Weitere Sehenswürdigkeiten, die sich anbieten, sind die Hinterlassenschaften des eng mit dem Elbe-Lübeck-Kanal verbundenen Kiesabbaus im heutigen Prüßsee bei Güster.

Es macht in unserer Region sicher mehr Sinn, auf den zur Zeit stark im Aufwind befindlichen Tourismus zu setzen, als unserer Region die Lasten aufzubürden für Entwicklungsmaßnahmen, deren Nutzen, falls er sich denn einstellen sollte, kaum jemandem in der Region zu Gute kommt.



# Fassen wir zusammen:

## Maßnahme:

- Vertiefung des Kanals auf mindestens 4m
- Neuanlage der Uferbefestigungen und mögliche Verbreiterung des Kanals
- Begradigung oder Aufweitung der Doppelkurven bei Güster und Siebeneichen
- Ersatz von Brücken und Schleusen durch Neubauten

## Risiken für Natur und Kultur:

- Austrocknung wertvoller Lebensräume im Umfeld des Kanals
- Zeitweise Zerstörung des Lebensraums der Bodenfische, dadurch irreversibler Verlust von Aal, Quappe und Wels möglich
- Je nach Ausbauvariante Beeinträchtigung von Oberflächenfischen und davon lebenden Vogelarten durch späteren Schiffsbetrieb möglich
- Verlust von Uferlebensräumen wahrscheinlich, insbesondere bei Verwendung von Spundwänden
- Standfestigkeit von Uferdämmen problematisch
- Querungen für Wildtiere gefährlicher
- Landschaftlicher Reiz für Besucher beeinträchtigt
- Verlust gewachsener Landschaftsstrukturen
- Einschränkung von Wohnqualität und touristischer Nutzung
- Zerschneidung der Biodiversitäts-Verbundachse in der Niederung
- Verfüllung der Kanalschleifen mit Baggergut möglich
- Verlust von denkmalgeschützter oder denkmalwürdiger Bausubstanz (bei Brücken bereits im Gange!)
- Dadurch Verlust touristischer Attraktivität

# Und weiter ?

## BUNDESWASSERSTRASSEN

- Klassifizierung der Binnenwasserstraßen des Bundes

Klassifizierte Binnenwasserstraßen

Gruppierendes Symbol auf der Karte	Klasse der Wasserstraße	MOTORSCHIFFE UND SCHLEPPKÄHNE Typ des Schiffes A gemäß MARINA.de				SCHUBVERBÄNDE Art des Schubverbandes A gemäß MARINA.de				Blickdurchmesser ohne		
		Bezeichnung	Länge L (m)	Breite B (m)	Tiefgang d (m)	Tonnage T (t)	Format	Länge L (m)	Breite B (m)		Tiefgang d (m)	Tonnage T (t)
I	I	Hanseatische Elbe	58,5	5,5	1,8-2,2	250-400						4,0
		Grönaa-Trave	4	4,7		>30						3,0
I	I	Kampnauer Weich der Elbe	50-55	6,6	2,1	400-600						4,0-5,0
		Östliche Elbe	57	7,5-9,0	1,5	500-600						3,0
II	II	Große Knechtel Weich der Elbe	67-80	8,2	2,5	660-1000						4,0-5,0
		Östliche Elbe	67-70	8,2-9,0	1,8-2,0	700-700						5,0
IV	IV	Johann Verker	90-85	9,5	2,5	1000-1500		85	9,5	2,5-2,0	1250-1450	5,25 od. 7,0
Va	Va	Große Rheinschiffe	95-110	11,4	2,5-2,8	1500-3000		95-110	11,4	2,5-4,5	800-3000	5,25 od. 7,0 od. 9,1
Vb	Vb							172-185	11,4	2,5-4,5	3200-6000	
								15-110	12,8	2,5-4,5	800-6000	7,0 od. 9,1
VI	VI		140	15	3,9			185-195	12,8	2,5-4,5	6400-12000	
								270-280	22,8	2,5-4,2	8600-30000	9,1

nicht klassifizierte BinWaStr keine BinWaStr

Bundeswasserstraßen, die eine Länge von unter 5 km aufweisen, sind maßstabsbedingt teilweise nicht dargestellt.  
Kartographie: Fachstelle für Geoinformation des Hogenberg



Im ersten Teil dieser Studie wurde gezeigt, daß die Begründungen für die Ausbaupläne zweifelhaft sind und die politischen Versprechungen dazu bestenfalls spekulativ sind. Wenn überhaupt, nutzt der Ausbau einer begrenzten Klientel, während der Allgemeinheit die Kosten aufgebürdet werden und den Menschen in der Region die durch den Ausbau erzeugten Beeinträchtigungen.

Der zweite Teil hat gezeigt, daß durch den Ausbau des Kanals vielfältige negative Folgen wahrscheinlich werden, die Natur, Umwelt und Kulturerbe genauso betreffen wie die Lebensqualität der ansässigen Bevölkerung und die Attraktivität der Landschaft für Besucher. Eine ökologisch intakte und erlebenswerte Landschaft ist ein hohes Gut, das Voraussetzung für den in unserer Region immer stärker auflebenden Tourismus ist. Diese Grundlage zu schmälern, gefährdet direkt unsere wirtschaftliche Basis.

Wenn aber schon das gegenwärtige Ausbauziel mit 600.000 t Jahresfracht sich in einem Rahmen bewegt, den der Kanal auch in seinem jetzigen Zustand erfüllt, und selbst der Bund Deutscher Binnenschiffer den Weiterbetrieb kleinerer Schiffgrößen befürwortet, sollte man auch den derzeit auf dem Kanal fahrenden Kapitänen erklären, wieso sie einem unnötigen Verdrängungswettbewerb mit größeren Schiffseinheiten ausgesetzt werden sollen. Statt dessen sollten maßgeschneiderte Lösungen für den Elbe-Lübeck-Kanal entwickelt werden, die allen Interessen gerecht werden und tatsächlich dem Allgemeinwohl dienen.

Es gibt keinen Anlaß, unsere Region als Verfügungsmasse einer nicht mehr zeitgemäß agierenden Wirtschaftslobby zu betrachten, die sich weiterhin einem blinden „Wachse-oder-weiche“-Prinzip verschreibt. In dieser Logik wird auch der jetzt geplante Ausbau nicht ausreichend sein, der zwar wie im Elbe-Seiten-Kanal Schiffen der Klasse Vb CEMT die Fahrt ermöglichen soll, die aber nur im Einbahn-Verkehr möglich sein wird. Auch der Containertransport wird gegebenenfalls weiterhin nur eingeschränkt möglich sein. Demgegenüber ist auf der Trave und auf der unteren Elbe zwischen Hamburg und Wittenberg bereits Klasse VI CEMT realisiert, so daß es nur eine Frage der Zeit ist, bis die Begehrlichkeiten sich auch darauf erstrecken werden, für den Elbe-Lübeck-Kanal diese Ausbaustufe ebenfalls erreichen zu wollen.

# Und weiter ?



Weitere Forderungen nach weiteren Ausbauschritten werden unweigerlich folgen, und auch der Druck, die mittlere und obere Elbe weiter auszubauen, wird dadurch steigen.

Wer jetzt den Ausbau fordert, möchte den Kanal weiter in eine Zukunft führen, wie sie am Elbe-Seiten-Kanal bereits Realität ist.

Es wäre interessant zu wissen, welches Verständnis von Heimat und Landschaftsästhetik solche Leute haben.

Wir lehnen den Ausbau ab und fordern ein Konzept, daß dem Allgemeinwohl dient.

Bund für  
Umwelt und  
Naturschutz  
Deutschland

