

Sand ... Lehm ... und Beton

Wiederherstellung der Deichsicherheit im Raum Gartow-Schnackenburg

Bauliche Reaktionen auf das Elbehochwasser vom August 2002

Otto Puffahrt

<u>Weitere Exemplare unter:</u> www.NLWKN.de /Service/Veröffentlichungen/Webshop - Schriften zum Downloaden

© Herausgegeben vom Gartower Deich- und Wasserverband und vom Meetschow-Gorlebener Deichverband ISBN-Nr. 3-926322-36-5, Auflage: 500 Exemplare

Kapern-Meetschow 2004

Alle Rechte vorbehalten

Druck: Köhring GmbH & Co. KG, Lüchow

Titelbild: Deichneubau Schnackenburg-Holtorfer Steege unverzichtbar – die Planierraupe (30. 9. 2003)

Alle Fotos von Otto Puffahrt, Lüneburg

Geleitwort

Sand, Lehm und Beton ... so lautet der Eingangstitel der vorliegenden Broschüre. Seit nunmehr 30 Jahren werden im Raum Gartow-Schnackenburg-Gorleben Deichstrecken ausgebaut ... stets mit Sand, Lehm und Beton. Diese Stoffe werden jetzt erneut zur Wiederherstellung der Deichsicherheit benötigt und verbaut. Beim Hochwasser von August 2002 offenbarten sich die letzten Schwachpunkte in der Deichsicherheit unseres Landschaftsraumes und führten an mehreren Stellen zu erheblichen Gefährdungen.

Der Gartower Deich- und Wasserverband und der Meetschow-Gorlebener Deichverband sowie die zuständigen Behörden reagierten rasch und sprachen die Durchführungen eines Maßnahmenbündels zur Wiederherstellung der Deichsicherheit mit sofortiger Umsetzung an. Das Jahr 2003 brachte uns drei zeitgleiche Baustellen:

Deichausbau Meetschow-Landesstraße 256, Deichausbau Schnackenburg-Holtorfer Steege und Neubau Siel Restorf. So viel Bautätigkeit auf einmal hat es hier bisher noch nicht gegeben.

Wenn diese Baumaßnahmen abgeschlossen sind, endet im Wesentlichen der Deichausbau nach 30-jähriger Tätigkeit und sind der Schlusspunkt zur Optimierung des Hochwasserschutzes. Das soll Anlass sein, die letzten großen Baumaßnahmen der interessierten Öffentlichkeit mit dieser Broschüre vorzustellen.

Wir danken Herrn Otto Puffahrt, Mitarbeiter der Bezirksregierung Lüneburg, für die unentgeltliche Berichterstattung; ferner den Herren Dipl.-Ing. Eckehard Abel, Dannenberg und Peter Joritz, Lüneburg für Unterstützung.

Ulrich Flöter, Vorsteher des Gartower Deich- und Wasserverbandes

Klaus Wohler, Vorsteher des Meetschow-Gorlebener Deichverbandes In den Deichverbänden des Landkreises Lüchow-Dannenberg ist der Hochwasserschutz aufgabengemäß von hoher Bedeutung, im Gartower Deich- und Wasserverband und im Meetschow-Gorlebener Deichverband hat diese Bedeutung einen noch höheren Wert; weil beide Verbände jeweils von drei Seiten vom Hochwasser bedroht werden können. Daraus ergeben sich unverhältnismäßig viele Gefahrenpotenziale: im Extremfall Deichverteidigung an drei Fronten gleichzeitig mit der Gefahr besonders für den Gartower Deich- und Wasserverband, von Hilfe und Entlastung auf dem Landweg infolge Blockierung der Seegebrücke in Gartow abgeschnitten zu werden sowie die niedrige Terrainlage des geschützten Gebietes.

Daher ist stete Wachsamkeit und die Perfektionierung der Schutzanlagen für beide Verbände eine Daueraufgabe, die dauernd Kosten verursacht.

Die Abwehr der Elbehochwasser ist eine fast ununterbrochene Aufgabe der Deichverbände, mit Hilfe der Deichverteidigung eventuell auftretenden Gefährdungen zu begegnen. Dies geschieht mit verbandseigenen

Gewässerkundliche Daten der Elbe

Pegel	Elbe-km	Pegel-Null)* Deichkrone)* Bernessungs-HW		HW April 88
		m ü NN	cm a. Pegel	Höhe ü. NN	cm a. Pegel	Höhe ü. NN	cm a. Pegel
Schnackenburg	475	13,70	880 1)	22,50 ¹⁾	760	21,30 ¹⁾	692
Dömitz	504	10,43	807 ¹⁾	18,50 ¹⁾	687	17,30	609
Damnatz	509	8,90	900 ¹⁾	17,90 ¹⁾	780	16,70 ¹⁾	714
Hitzacker	523	7,49	865	16,14	766	15,15	708
Neu Darchau	536	5,68	850	14,18	757	13,25	693
Bleckede	550	0,00	1275 ¹⁾	12,75 ¹⁾	1155	11,55 ¹⁾	1092
Boizenburg	560	3,80	780	11,60	680	10,60	622
Hohnstorf	569	0,00	1060 ¹⁾	10,60 ¹⁾	940	9,40 ¹⁾ Höhe ü. NN	866

Stand: 01.02.2002

^{)*:} Die Angaben zu den Deichen sind lediglich nachrichtlich aufgeführt und beinhalten keine Beurteilung der Deichsicherheit

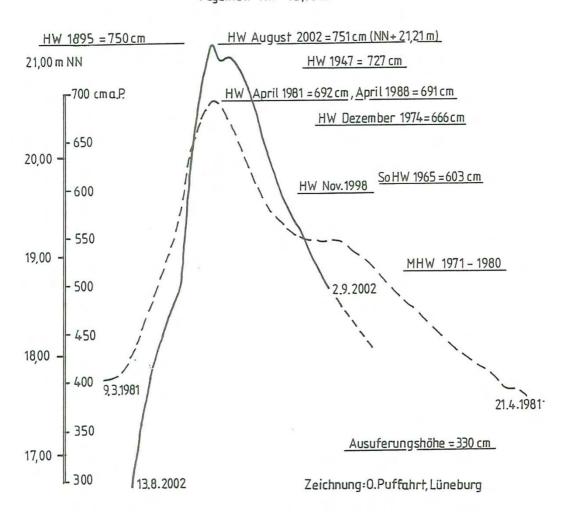
^{1) 20} cm Freibord für Ortslagen enthalten

Kräften, den betroffenen Gemeinden, der Kreisverwaltung, dem Niedersächsischen Landesbetrieb für Wasserwirtschaft und Küstenschutz, Betriebsstelle Lüneburg (NLWK), sowie der Bezirksregierung Lüneburg und den Hilfsorganisationen vom Arbeiter-Samariter-Bund über die Feuerwehren bis hin zum Wasserrettungszug der DLRG.

Alle, die während des Sommerhochwassers im August 2002 als Betroffene und Helfer dabei waren, wissen noch um die Gefahren für die Deiche ganz besonders im Raum Gartow-Schnackenburg. Die Ereignisse von damals sind ausführlich in der Broschüre "Unruhige Tage an der Elbe und der Seege" von 2002 dargestellt.

Der Abfluss bzw. die Wasserstände erreichten bedrohliche Größen, sodass am 19. 8. 2002 der Katastrophenschutzfall festgestellt wurde,

Hochwasser – Ganglinienvergleich 1981/2002 am Pegel Schnackenburg Pegelnull NN+13,70 m



der erst wieder am 27. 8. 2002 zur Aufhebung kam. Am Pegel Schnackenburg wurde der Höchststand der Hochwasser von 1862 und 1895 mit 751 cm am Pegel um 1 cm überschritten, der ermittelte Abfluss erreichte 3630 m³/sec (Wiederkehrintervall von 35 Jahren) und blieb nur knapp unter dem mit 4000 m³/sec festgelegten Bemessungshochwasser (eisfrei).

Schaden und Gefahren verursachte das Augusthochwasser 2002 insbesondere

- am nicht ausgebauten Deichteilstück Schnackenburg-Holtorfer Steege
- am ebenfalls nicht ausgebauten Deichteilstück Meetschow-Landesstraße 256
- am Ringdeich der Laascher Insel, der an zwei Stellen brach und den Ort Laasche überflutete
- am zu niedrigen linksseitigen Seegerückstaudeich Nienwalde-Gartow
- am noch unbedeichten rechten Seegeufer mit Gefährdung der Ortschaft Kapern
- · am Siel Restorf

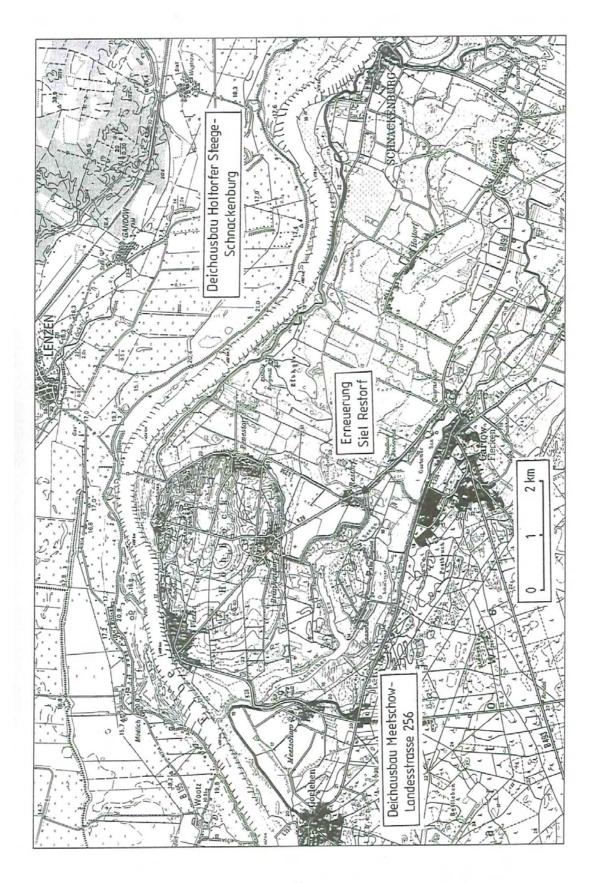
Mit erheblichem Personal- und Materialeinsatz mussten die vorgenannten Abschnitte gegen Deichbruch und Überflutung geschützt werden, was jedoch bei der Laascher Insel nicht gelang.

Sofort nach Ablauf des Hochwassers haben Vertreter der Deichverbände und zuständigen Behörden die unverzügliche Wiederherstellung der Deichsicherheit vereinbart, d. h. Ausbau der bisher unterdimensionierten Deichstrecken und Neubau des Sieles Restorf. Die Planungen dazu begannen bereits wenige Wochen später oder bereits angelaufene wurden intensiviert.

Vier Maßnahmen waren umgehend planerisch umzusetzen:

- Ausbau des Elbedeiches auf der Strecke Schnackenburg-Holtorfer Steege
- Ausbau des Seegerückstaudeiches von Meetschow zur Landesstraße 256
- Erneuerung Siel Restorf
- Schließung der Deichbruchstellen nördlich von Laasche

Die drei erstgenannten Baumaßnahmen sind hier Gegenstand der Berichterstattung.



Ausbau des Elbedeiches Schnackenburg-Holtorfer Steege

Erinnern wir uns an die Situation im August 2002, die der von der Bezirksregierung Lüneburg eingesetzte technische Fachberater für die Deichverteidigung, Herr *Edgar Heinbockel*, aus Hechthausen bei Stade anschaulich schildert:

"... 23. 8. 2002, 16.45 Uhr, Ankunft in Lüchow. Unterkunft aufgesucht, danach Einweisung im Kreishaus und Zuweisung zum örtlichen Einsatzstab Gartow (ca. 19.00 Uhr Ankunft Rathaus Gartow).

Anschließend gemeinsam mit den technischen Fachberatern Herrn *Gries* und Herrn *Wolff* zur Übergabe, Einweisung und Beurteilung der Lage die Elbdeichstrecke von nördlich Pevestorf bis nördlich Kapern abgefahren. Herr *Gries* informierte uns (Herr *Wolff* und mich) über die Schwachstellen und die bisher getroffenen Maßnahmen. In diesem Rahmen wurde auch Alarmmeldung für den Bereich "Restaurant Gartower See" vor Ort überprüft (kein Schaden feststellbar). Im Bereich Holtorfer Steege am Übergang Altdeich-Neudeich 300 m westlich der Deichüberfahrt bzw. aufgelöste Sandabfüllstelle waren größere Qualmwasserdurchtritte auf 100–150 m Länge festzustellen …"

"... bei der örtlichen Einsatzleitung (Feuerwehrhaus Gartow) abgestimmt, dass vorerst ca. 2000 Sandsäcke und 80 Einsatzkräfte vor Ort benötigt werden. Die Sandsäcke sollten vom Plateau mit Traktoren zur Einsatzstelle transportiert werden. Es sollten zwei Traktoren mit Anhänger zur Verfügung stehen.

Danach erfolgte die gemeinsame Abfahrt zur Schadensstelle. Ein Problem war die lange Zufahrt ohne Ausweichmöglichkeit (einspuriger Deichverteidigungsweg). Zwei Hundertschaften Polizei und Beleuchtungsausrüstung mit Bedienungspersonal waren rechtzeitig vor Ort, jedoch ergaben sich Probleme hinsichtlich Transport und Beladung. Der erste Traktor hat sich beim Wenden im Bereich der alten Sandabfüllstelle festgefahren, da der Fahrer den befestigten Bereich verließ. Wenden war notwendig, um rückwärts 300 m zur Einsatzstelle zu fahren. Ein Ringverkehr war wegen der großen Entfernungen nicht möglich! Da die landwirtschaftlichen Fahrzeuge ausfielen bzw. nur noch ein Landwirt wegen der Probleme bereit war zu fahren, musste Herr Wolff leichte LKWs vom THW organisieren bzw. dafür sorgen, dass die Verladung der Sandsäcke reibungslos erfolgte. Hierfür stand nachts zeitweise auch kein Personal zur Verfügung. Ich selbst blieb zur Einweisung und Überwachung vor Ort.



Elbe-Hochwasser August 2002, Abtransport der Sandsäcke in Schnackenburg zum Einsatzort (Foto: Udo Wolf, Holtorf)



Elbe-Hochwasser August 2002, Sandsäcke füllen in Schnackenburg (Foto: Udo Wolf, Holtorf)

Ab 24. 8. 2002, 1.00 Uhr, lief der Transport besser. Zwischenzeitlich war allerdings eine Hundertschaft abgezogen worden. Da die Motivation der verbleibenden Kräfte schwand, haben wir uns verständigt, nur die zur Sicherung unbedingt notwendigen Arbeiten durchführen zu lassen. Die verbleibenden Arbeiten sollten tagsüber mit einer neuen Mannschaft erledigt werden. Die Restarbeiten erfolgten nachmittags durch die Bundeswehr unter Anweisung von Herrn Wolff.

Gegen 4.30 Uhr wurden die Einsatzkräfte abgezogen. Danach Rückfragen zur Einsatzzentrale mit kurzer Besprechung und Rückfragen nach Lüchow.

24. 8. 2003, um 10.20 Uhr Abfahrt zur örtlichen Einsatzzentrale am Rathaus Gartow. Hier lagen Meldungen vor, dass am Elbdeich östlich der so genannten "alten Deichwachstube" mehrere Deichschwachpunkte mit erhöhtem Sickerwasseraustritt vorhanden sind. Die Vorortkontrolle ergab lediglich in einem Bereich Handlungsbedarf. Im Bereich von Maulwurfsund Mäusegängen waren stärkere quellartige Qualmwasseraustritte mit starker Trübung durch Bodenmaterial zu verzeichnen.

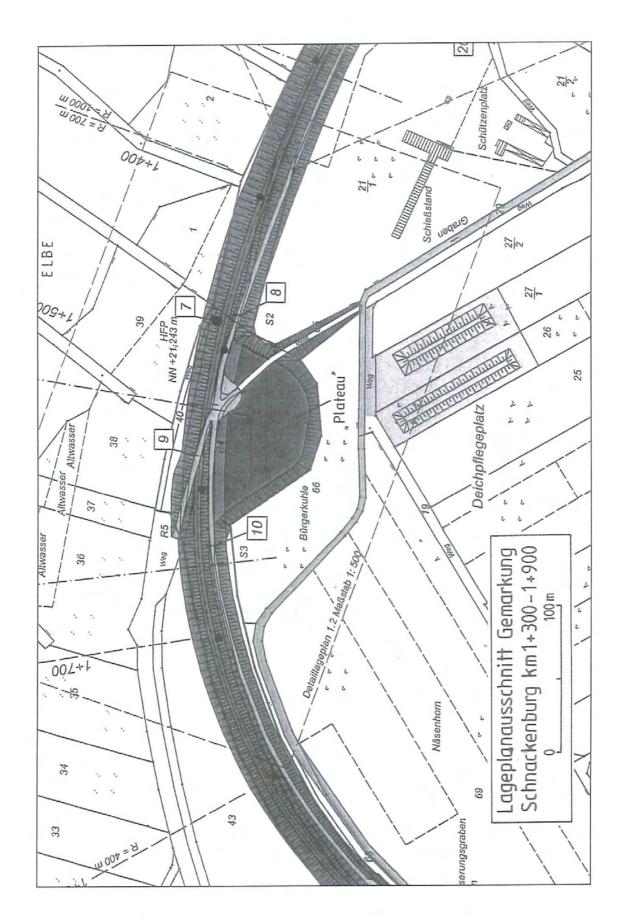
Bin zum Plateau gefahren und habe bei der örtlichen Einsatzleitung Material (rund 300 Sandsäcke) geordert. Bin dann über den Wasserweg mit THW zur Schadstelle zurückgefahren, um Einsatzkräfte der Feuerwehr einzuweisen. Materialtransport erfolgte wasserseitig durch THW. Eine kleine Panne ergab sich dadurch, dass das georderte Material etwas weiter elbabwärts bei einer Bundeswehreinheit abgeladen wurde. Nach Rücksprache mit dem anwesenden Zugführer wurde das benötigte Material neu angeliefert.

Gegen 13.00 Uhr Deichbereich zwischen 'alter Wachstube' und Plateau abgelaufen (mit Herrn *E. A. Schulz*, Einsatzleiter Landkreis Lüchow-Dannenberg). Hierbei festgestellt, dass einige Umbaumaßnahmen erforderlich wurden. Danach wurde die Feuerwehr Diepholz eingewiesen. Gleichzeitig wurde der Deich von Gerät und Material geräumt (2 Förderbänder, Sandsäcke, nicht benötigte Kunststoffplane sowie Müll und Unrat). Gegen 14.00 Uhr Herrn *Wolff* vor Ort über die getroffenen Anweisungen informiert. Da zwischenzeitlich immer wieder gravierende Schadensmeldungen an die Zentrale in Lüneburg gemeldet wurden, die nicht bestätigt werden konnten, wurde der gesamte Deichabschnitt, ab 15.00 Uhr, westlich 'alte Deichwachstube' gemeinsam genau in Augenschein genommen. Herr *E. A. Schulz* hat wasserseitig den gesamten Deich abgestakt, technischer Fachberater Herr *Schöner* die Deichkrone sowie Herr *Wolff* und ich den Deichfuß kontrolliert …"

"... Am 25. 8., gegen 7.15 Uhr, Abfahrt aus Unterkunft zur örtlichen Einsatzzentrale. Nach Lagebesprechung gegen 8.00 Uhr mit Herrn Schöner zur Übergabe den gesamten Bereich einschließlich Schöpfwerk Restorf abgefahren. Dieses erfolgte teilweise im Beisein örtlicher Einsatzkräfte. Am Schöpfwerk war die Lage relativ stabil. Linksseitig des Notdammbalkenverschlusses waren Undichtigkeiten, sodass Wasserdurchtritt bestand. Eine Verschlechterung der Situation war nicht zu beobachten. Die Wasserspiegeldifferenz fluktuierte leicht. Daher weitere Beobachtungen erforderlich. Anschließende Kontrolle der nördlich Pevestorf getroffenen Maßnahmen. Im Bereich des westlichen Bracks wurden meines Wissens durch den Deichhauptmann Flöter bzw. Grafen von Bernstorff zusätzliche Verbindungsdämme zu bestehenden Altdeich-bzw. Quellkaden errichtet. Hier waren noch keine Erhöhungen erforderlich. Weiter wurde darauf hingewiesen, dass der Deich geräumt werden sollte. Es war schwere Plane auf dem Deichkörper abgelagert. Weiterhin wurde von der Deichwacht im Bereich östlich der Einmündung Elbholz auf stärkeren Qualmwasseraustritt hingewiesen. Habe vorerst gebeten, diesen Bereich weiter zu beobachten, da meiner Meinung nach kein unmittelbarer Handlungsbedarf bestand. Nachmittags mit FB Herrn Petersen und Herrn Wolff noch mal diese Schadensstelle in Augenschein genommen, da bei der örtlichen Einsatzleitung über diesen Bereich weitere Schadenshinweise vorlagen. Eine Verschlechterung der Situation war augenscheinlich nicht festzustellen, jedoch wurde, da dieses zu vertreten war, vorsorglich eine Sicherung mit Sandsäcken angeordnet. Nachmittags wurden gemeinsam verschiedene Rückbau- und Aufräumarbeiten am Deich angeordnet. Insbesondere wurden die Dämme auch östlich des Plateaus zurückgebaut ..."

Zu diesen geschilderten Situationen hätte es nicht kommen müssen, denn der Deichausbau auf der Strecke Schnackenburg-Holtorfer Steege wurde – und das hören die verantwortlichen Naturschützer nicht gern – jahrelang wegen Änderungswünschen bezüglich des Naturschutzes verzögert. Aber auch die Entscheidungsfindung seitens des Verbandes und der beteiligten Behörden verbrauchte viel Zeit.

Während alle übrigen Deichstrecken im Gartower Deich- und Wasserverband bereits fertig ausgebaut waren, blieb der Abschnitt Schnackenburg-Holtorfer Steege auf 2,9 km Länge unausgebaut und in der Folgezeit eine Schwach- bzw. Gefahrenstelle für den gesamten Verband. Die Verzögerung wurde optimiert durch das Inkrafttreten des "Gesetzes zur Umsetzung der Richtlinie des Rates vom 27. Juni 1985 über die Umwelt-





Deichneubau Schnackenburg-Holtorfer Steege, Bodentransport (30. 9. 2003)



Deichneubau Schnackenburg-Holtorfer Steege, Bodenentnahme nördlich Holtorf (30. 9. 2003)

verträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten" vom 12. 2. 1990 – kurz UVP-Gesetz genannt.

Großbauvorhaben, wie sie der Deichbau darstellt, müssen danach in ihren möglichen Auswirkungen auf die Umwelt geprüft werden, wozu eine ausführliche Studie von Fachleuten erarbeitet wird, die Bestandserhebungen der Flora und Fauna im betroffenen Gebiet vornehmen. Dabei ist eine Vegetationsperiode lang zu beobachten und mit der Auswertung der Ergebnisse sind schnell zwei Jahre vergangen. Das gilt für alle nach 1990 ausgebauten Deichstrecken.

Mit der Erarbeitung der UVP-Studie war im Februar 1992 das Ing.-Büro Lamprecht in Hannover betraut. In jenem Jahr hatte das Leichtweiß-Institut der Universität Braunschweig Baugrunduntersuchungen in der geplanten Deichtrasse durchgeführt. Schwierig wurde ferner die kostengünstige Gewinnung von Sandboden – es sind etwa 100 000 m³ benötigt worden – aus der Elbe, die bereits 1991 aus flussmorphologischen Gründen vom Bundesverkehrsministerium für die Zukunft untersagt wurde. Die alternative Sandgewinnung im Deichvorland nahe des "Bösen Ort" zerschlug sich im Februar 1992.

Daher sind binnenseitige Sandgewinnungsmöglichkeiten in den Gemarkungen Kapern, Gummern und Schnackenburg ermittelt worden.

Infolge stetiger Umplanungen, veranlasst durch den Naturschutz, kamen weder die Arbeiten für die UVP-Studie noch die notwendige Planfeststellung zum Abschluss.

"Die Naturschutzverbände weisen die geplanten Maßnahmen, die lediglich eine Erhöhung und teilweise massive Verstärkung der Deiche auf der bisherigen Trasse vorsehen, entschieden zurück. Das geplante Biosphärenreservat und der darin integrierte Nationalpark lassen eine solche Planung "nach altem Muster" aus Naturschutzgründen nicht zu. Wir akzeptieren aber, dass ein Hochwasserschutz natürlich gewährleistet werden muss …", argumentierte der BUND im September 1995, nachdem die Naturschutzverbände am 1. 9. 1995 mit dem Ministerpräsidenten Gerhard Schröder gesprochen hatten. Es ging den Naturschützern um die Vergrößerung des Überflutungsareals und Erhaltung des Trocken- und Magerrasens auf den Oberflächen des bestehenden Elbedeiches.

Es ist die Rückverlegung des neu zu errichtenden Elbedeiches in zwei Varianten seitens des Naturschutzes vorgeschlagen worden: 1) 30 ha Ausdeichung, 2) 13 ha Ausdeichung. Die auszudeichende Fläche sollte sich selbst überlassen bleiben ("Sukzession"). Die Vorteile wurden darin

gesehen, dass eine Verkürzung der Deichlinie und somit ein verminderter Bau- und Unterhaltungsaufwand wie auch Kostenersparnisse erzielt werden. Für den Naturschutz: Verringerung des Eingriffs, Vergrößerung der hochwasserbeeinflussten Flächen.

Nun kollidierten wieder einmal die unterschiedlichen Auffassungen der Naturschützer mit denen der Wasserwirtschaftler. Letztere sahen keinen zwingenden technischen Grund, einer Rückdeichung zuzustimmen, zudem waren die betroffenen Grundeigentümer nicht zu bewegen, ihre forst- und landwirtschaftlichen Flächen für Naturschutzzwecke zu veräußern. Diese zeigten vielmehr Interesse, im Hochwasserschutz zu verbleiben. Außerdem hatten sie ohnehin bei Realisierung des Deichneubaues in der vorhandenen Trasse wegen neuer Dimensionierung des Deichkörpers nach binnen acht Hektar Landverlust.

Wäre man den Deichrückverlegungsplänen gefolgt, hätten sich erhebliche Mehrkosten für den Grunderwerb je nach Variante ergeben.

Argumentationshilfen erhielten die Naturschützer von politischer Seite wie auch aus den zuständigen Ministerien und Fachdienststellen. So gab es von dort die Aussage: "Die Vergrößerung der Flächen und des Lebensraumes der an sie gebundenen Biotypen sowie Pflanzen- und Tierartenvorkommen, die dem unmittelbaren Abflussgeschehen der Elbe ausgesetzt sind, ist ein zentrales Ziel des Naturschutzes an der Elbe. Dabei ist die aktuelle Biotopausprägung bzw. Nutzung der Flächen von sekundärer Bedeutung, vorrangig ist die Sicherung bzw. Gewinnung von Überflutungsflächen.

Die Rückgewinnung von Überflutungsflächen ist im Hinblick auf die Errichtung des Großschutzgebietes Elbtalaue zu berücksichtigen. Insbesondere stellt eine derartige Maßnahme eine Möglichkeit zur Optimierung des Wasserhaushaltes gemäß den Naturschutzerfordernissen im grenznahen Raum zu Sachsen-Anhalt dar (vgl. Kabinettbeschluss der Länder Sachsen-Anhalt und Niedersachsen vom 13. 12. 1994) ..."

Es gab noch einen weiteren Grund, gegen die Rückdeichung zu sein: Bei Verwirklichung einer zurückverlegten Deichlinie stellt sich eine neue nach binnen verlagerte Zone verstärkter Qualmwassertätigkeit ein, die landwirtschaftliche Kulturen schädigt.

Die Wasserwirtschaft war allerdings nicht konsequent gegen die Pläne der Naturschützer eingestellt, es wurde versucht, einen Kompromiss in der Weise zu erzielen, dass Ausgleichsmaßnahmen für den Deichbaueingriff angeboten wurden. Einer davon war die Zurücknahme der Deich-



Deichneubau Schnackenburg-Holtorfer Steege, Anlieferung von Kleiboden (30. 9. 2003)



Deichneubau Schnackenburg-Holtorfer Steege, profilierte Außenböschung bei Deich-km 2 + 620, Blick stromauf (30. 9. 2003)

linie in einem Teilbereich. Auch die gesetzlichen Möglichkeiten fehlten, Rückdeichungen ohne fachliche wasserwirtschaftliche Gründe gegen den Willen der Grundeigentümer durchzusetzen.

Die Verhandlungen setzten sich über die Jahre fort, Für und Wider ist erwogen worden, Argumente wie diese wurden vorgebracht: "... Die Naturschutzverbände und weite Teile der Bevölkerung erwarten hier ein Umdenken, weil mit den bisherigen überholten Deichbaukonzepten nicht nur wasserwirtschaftliche Probleme einhergehen, sondern auch im großen Stil wertvolle Lebensräume verschwinden ..." (September 1996), wie der BUND Niedersachsen mitteilte oder "... dass der Deich ein technisches Bauwerk darstellt und deshalb dort wegen der erforderlichen Beschaffenheit des Bewuchses (geschlossene Grasnarbe, intensive Deichunterhaltung) keine wertvollen Biotope (z. B. Magerrasen) entstehen und somit die Flächen auch nicht in die Eingriffsregelung einbezogen werden können ... " (September 1998), wie die Bezirksregierung Lüneburg, Dezernat Wasserwirtschaft, feststellte. Einen gerechten Ausgleich zwischen Naturschutzforderungen und technischem Hochwasserschutz herzustellen, damit ist ein Deichverband überfordert, verfügt er doch nicht über Fachpersonal und muss die Lösung staatlichen Stellen überlassen.

Während des Jahres 1998 begann sich eine "Mini"-Lösung für eine Rückdeichung abzuzeichnen: Ein Grundeigentümer war bereit, auf seine binnenseitige Fläche zu verzichten. Eine Realisierung dieses Vorhabens gelang jedoch nicht.

Wegen der überlangen Planungszeiten musste 1999/2000 nicht nur eine neue UVP-Studie erarbeitet werden, sondern es waren ferner ein neuer landschaftspflegerischer Begleitplan und eine neue Planfeststellung (die bestehende vom 24. 5. 1996 wurde inzwischen ungültig) sowie Umplanungen hinsichtlich der Deichtrassierung notwendig. Zeitgleich erwarb der Deichverband Bodenentnahmeflächen und Ausgleichsflächen zur Kompensation des Deichbaueingriffes.

Eine Deichrückverlegung auf begrenzter Strecke erfolgte bereits im Jahre 1952/53, als die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung im Bereich "Böser Ort" Vorlandabgrabungen zum besseren Hochwasserabfluss vornehmen ließ, wobei auch der damalige zu nahe an der Elbe liegende Deich weiter binnenseits verlegt wurde.

Unter dem Eindruck des August-Hochwassers 2002 kam Bewegung in die sich bisher hinschleppenden Planungen: zu deutlich war geworden,

dass besonders die bisher noch nicht ausgebaute Deichstrecke ein erhebliches Sicherheitsrisiko für den Deichverband bedeutete.

Zwei Monate vor diesem Hochwasser legte der Niedersächsische Landesbetrieb für Wasserwirtschaft und Küstenschutz, Betriebsstelle Lüneburg (NLWK), den Antrag auf Planfeststellung für den Ausbau des linksseitigen Elbedeiches von Schnackenburg bis Holtorfer Steege, Deichkm 0 + 700 bis 3 + 600 mit Datum vom 28. 6. 2002 vor. Mit enthalten darin ist die von Ing.-Büro Heinrich Lamprecht, Hannover, aufgestellte Umweltverträglichkeits- und FFH-Verträglichkeits-Studie von September 2002 wie auch der landschaftspflegerische Begleitplan aus diesem Hause. Die Studie umfasst 211 Seiten, der Begleitplan immerhin noch 89 Seiten, ohne die vielen Karten und Anlagen. Das betroffene Gebiet ist damit exzellent und sehr umfassend kartiert und untersucht worden.

Die vorgesehenen Bodenentnahmestellen sind in die Untersuchungen mit einbezogen worden.

Die Veranlassung zum Deichausbau braucht hier nicht hervorgehoben zu werden, nur zwei Merkmale mögen das Erfordernis verdeutlichen: Die vorhandene Deichkronenhöhe ist bis zu 70 cm zu niedrig im Gegensatz zu den angrenzenden, bereits ausgebauten Abschnitten und der vorhandene Deichkörper entspricht hinsichtlich seiner Abmessungen und seinem Bodenaufbau nicht den heutigen technischen Anforderungen (Standsicherheit).

Da sich beim Augusthochwasser 2002 das Fehlen eines Deichverteidigungsweges als ein großes Manko erwiesen hat, wird ein solcher auf ganzer Länge binnendeichs angeordnet. Er liegt maximal 1,50 m unter dem Bemessungshochwasser. Damit soll eine Überflutung desselben durch Sicker- bzw. Drängewasser vom Deichkörper selbst und binnenseits zutage tretendem Qualmwasser verhindert werden. Ein negatives Beispiel gab beim Augusthochwasser 2002 der Bereich ehemals Meyers Haken ab, wo der Deichverteidigungsweg unpassierbar wurde.

Die Rückdeichungsvarianten wurden aus den geschilderten Gründen verworfen und der neue Deich in der bestehenden Trassierung, jedoch mit Verbreiterung des Deichkörpers nach außendeichs ausgebaut. Lediglich im Bereich des Hannenbrackes gibt es eine Abweichung nach binnen. Drei Binnen-/Außenrampen gewährleisten die Deichüberquerung. Wie seit etwa 40 Jahren praktiziert, erhält der neue Deichkörper größere Abmessungen: ausreichende Sollhöhe, beidseitige Böschungsneigungen von 1:3,5 Meter Kronenbreite, einheitlicher Sandkörper im Trapezprofil mit

einer Abdeckung aus Lehmboden. Im Bereich des ehemaligen Hannenbrackes ist als besonderer Schutz eine so genannte "Auenlehmschürze" angeordnet worden. Als Sicherheitszuschlag zur neuen Deichhöhe wird ein Meter Freibord über dem festgesetzten Bemessungshochwasser eingehalten, bei Ortslagen – wie 600 m westliche Ortslage in Schnackenburg – weitere 20 Zentimeter mehr. So ergibt sich eine Ausbauhöhe von NN + 22,46 m bei Deich-km 0 + 700 und NN + 21,95 m bei Deich-km 3 + 600.

Der für den Deichbau erforderliche Lehm- und Sandboden wird aus insgesamt drei Entnahmen in Deichnähe gewonnen. Als Ausgleichs- und Ersatzmaßnahme ist die Anlage eines Qualmwasserpolders am Hannenbrack vorgesehen, wo sich standorttypische qualmwasserabhängige Flora und Fauna entwickeln kann.

In unmittelbarer Nähe des "Plateaus" (Bürgerkuhle) ist die Anlage eines Deichpflegeplatzes zur Lagerung von Deichbaumaterialen vorgesehen.

Am 12. März 2002 hat die Bezirksregierung Lüneburg den vorzeitigen Beginn der Deichbaumaßnahme zugelassen: "Nach dem Wassergesetz und dem Deichgesetz können beantragte Baumaßnahmen bereits vor Abschluss des erforderlichen Planfeststellungsverfahrens begonnen werden, wenn mit einer Entscheidung zugunsten des Antragstellers gerechnet werden kann. Diese Voraussetzung liegt für die beantragte Teilstrecke vor."

Bereits im Dezember 2002 sind von der Landesregierung Finanzierungshilfen aus der Gemeinschaftsaufgabe "Verbesserung der Agrarstruktur und des Küstenschutzes", Fonds "Aufbauhilfe" (Beseitigung der Hochwasserschäden aufgrund des Augusthochwassers 2002 und Wiederherstellung der Deichsicherheit) des Sonderprogramms "Hochwasser" zur Verfügung gestellt worden. Die Finanzierung der Maßnahmen im Jahre 2003 erfolgt aus dem "EU-Solidaritätsfonds", die des Jahres 2004 aus dem Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE), "Ziel 2-Programm"; ferner aus Mitteln des Landes Niedersachsen.

Der Deichausbau Schnackenburg-Holtorfer Steege war mit 2,31 Mio. Euro veranschlagt, davon sind 1,17 Mio. Euro Finanzmittel der Europäischen Union.

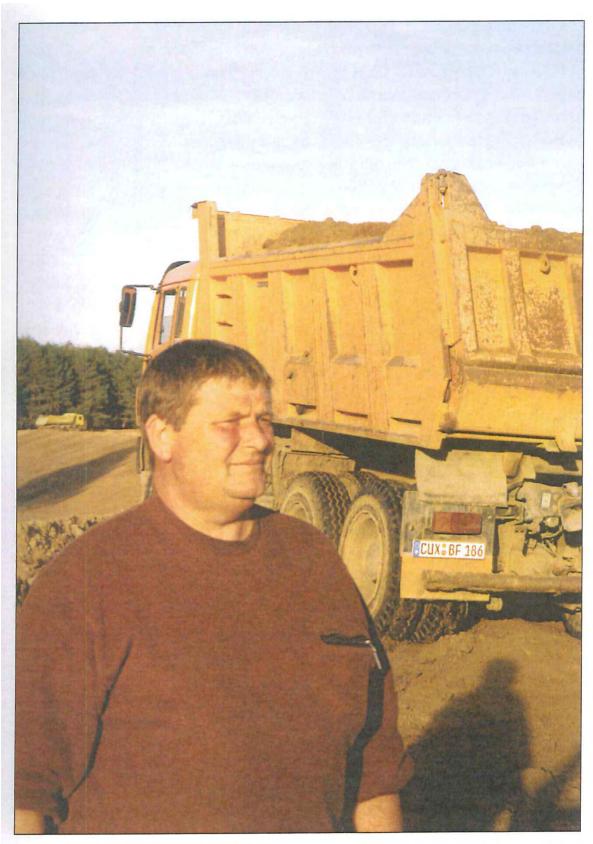
Anfang August 2003 begann die ausführende Baufirma Bodo Freimuth, Bülkau, mit der Herstellung des ersten Bauabschnittes, der den Ausbau von 1,4 km Deichstrecke beinhaltete. Als behördlicher Bauleiter war Ingenieur Eckehard Abel vom NLWK eingesetzt, als Firmenbauleiter Manfred Cornehl aus Losenrade.



Deichneubau Schnackenburg-Holtorfer Steege, Abtragen des Altdeichbodens (30. 9. 2003)



Bisher noch nicht ausgebauter Elbedeich Höhe "Böser Ort" bei Schnackenburg, Blick stromauf (30. 9. 2003)



Schachtmeister (Polier) Manfred Cornehl aus Losenrade, Firmenbauleiter Firma B. Freimuth, Bülkau (30. 9. 2003)

Zur Anlegung des neuen Deichverteidigungsweges mussten binnendeichs einige Bäume gefällt werden.

Insgesamt sind rund 750 000 m³ Boden bewegt worden. Der Sand wurde einer Bodenentnahme bei Holtorf und Gummern entnommen, der erforderliche Lehm aus Entnahmen bei Holtorf/Kapern/Gummern.

Infolge Verzögerung der Deichbauarbeiten bei Meetschow, wo die Firma Freimuth ebenfalls tätig war, begannen die Arbeiten im Abschnitt Schnackenburg-Holtorfer Steege ebenfalls verspätet. Günstigerweise sollen Deichbauarbeiten vor dem 15. Oktober beendet sein, weil danach mit erhöhten Wasserständen in der Elbe gerechnet wird.

Fertig gestellt wurde zunächst der Bauabschnitt Deichrampe östlich vom ehemaligen Hannenbrack bis zur Holtorfer Steege (rund 1,4 km Länge). Der weitere Ausbau Richtung Schnackenburg wird 2004 fortgesetzt. Der dort vorhandene Elbedeich ist verhältnismäßig gut ausgebaut, da er im Zuge der Vorlandabgrabung und Deichrückverlegung "Böser Ort-Ueterdeich" seitens der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung 1952/53 errichtet wurde.

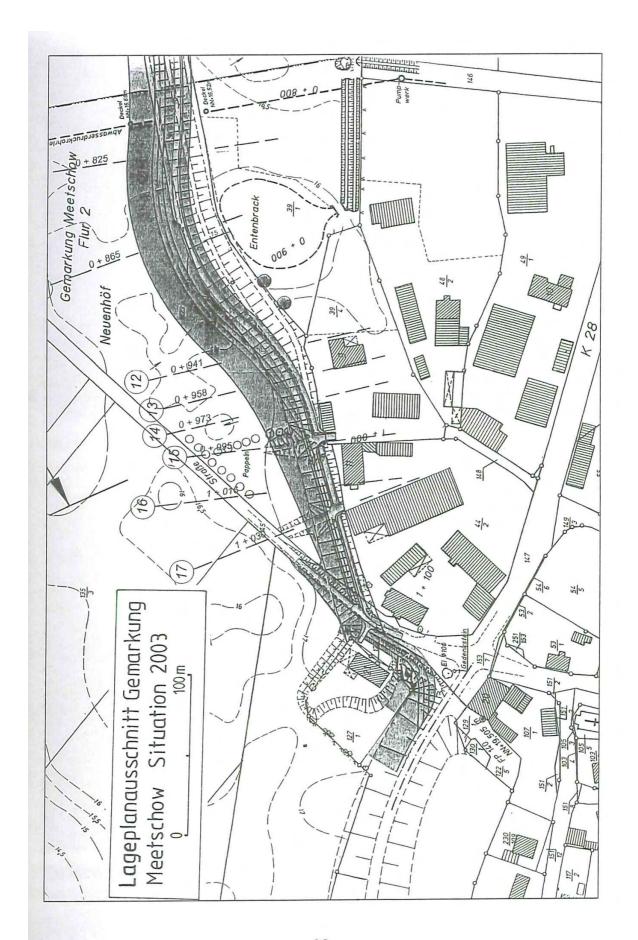
Der zuvor vorgelagerte Deich im Bereich des ehemaligen Hannenbrackes wurde abgetragen, der neue Deichkörper verläuft nun quer durch das 1905 verfüllte Brack. Der freigelegte Brackbereich erhielt eine außendeichs angeordnete Lehmabdeckung.

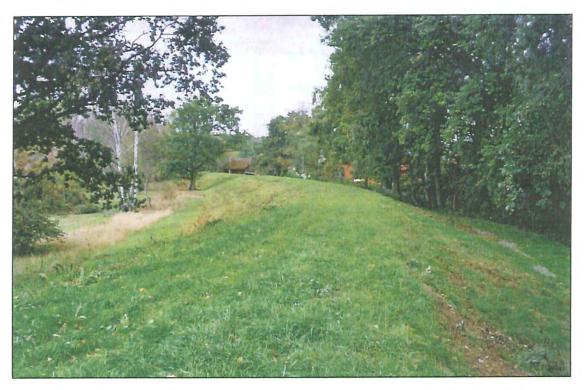
Deichbaustellen müssen mit immer weniger Personal auskommen, der Einsatz von Spezialmaschinen dagegen nimmt zu. Auf der Baustelle arbeiten daher nur der Polier, zwei Planierraupenfahrer, acht Lastkraftwagenfahrer, vier Dumper-Fahrer und zwei Baggerführer.

Ausbau des Seegerückstaudeiches von Meetschow bis zur Landesstraße 256

Zeitgleich mit dem Ausbau des Elbedeiches Schnackenburg-Holtorfer Steege, mit dem die letzte noch verbliebene bisher unausgebaute Lücke im Gartower Deich- und Wasserverband geschlossen wird, wiederholt sich dasselbe im Meetschow-Gorlebener Deichverband. Auch hier ist mit dem Ausbau des Seegerückstaudeiches von Meetschow bis zur L 256 die letzte Lücke geschlossen worden.

Der Deichausbau begann im Jahre 1979 mit dem Ausbau der Deichstrecke Ortslage Meetschow bis zur Seegebrücke nach Vietze, mit der auf der Deichkrone verlaufenden Straße Meetschow-Vietze. Danach tat sich





Neu ausgebauter Seegerückstaudeich in Meetschow (Deich-km 0 + 300), Blick nach Norden (30. 9. 2003)



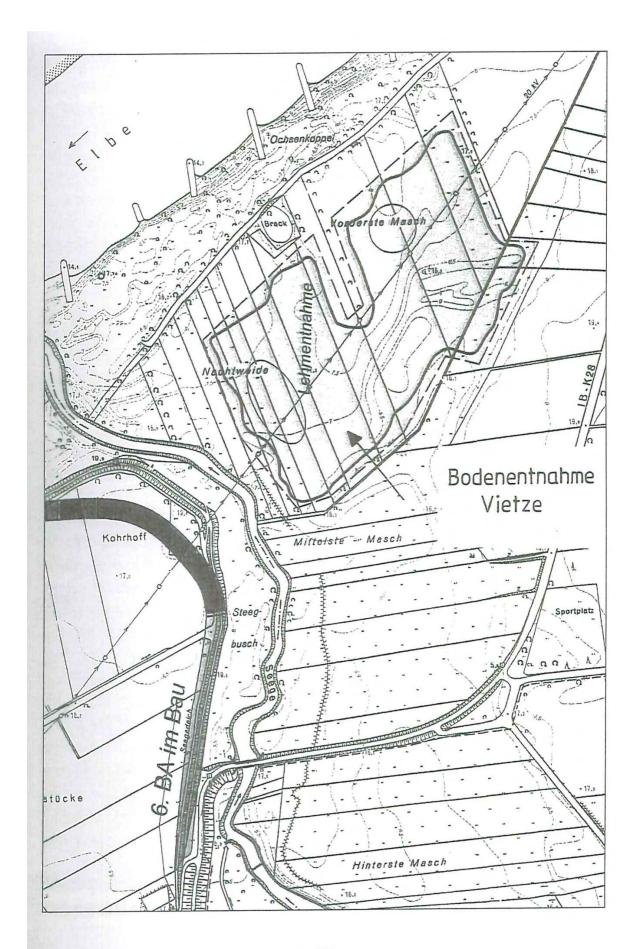
Seegerückstaudeich bei Meetschow, unbegrünt (Deich-km 0 + 420), Blick nach Norden (30. 9. 2003)



Setzen der Kantsteine für die Wegeanbindung an den Deich in Meetschow (30. 9. 2003)



Seegerückstaudeich bei Meetschow (Deich-km 0 + 850), Deichverteidigungsweg, Blick nach Süden (30. 9. 2003)



wegen fehlender Finanzierungsmöglichkeiten war an eine Realisierung des Deichausbaues vorerst nicht zu denken. Ferner war die Ausweisung des Naturschutzgebietes "Untere Seegeniederung" in Arbeit, welches den planerischen Spielraum einschränkte.

Als das Frühjahrshochwasser 1988 ablief, wurde wieder einmal deutlich, wie wichtig der Deichausbau auch im Meetschow-Gorlebener Deichverband zu verfolgen war, aber nach einer Dringlichkeitsliste im Generalplan Elbedeiche stand der Verband beim Ausbau an letzter Stelle.

Planunterlagen für das Rechtsverfahren einschließlich landschaftspflegerischer Begleitplan sowie UVP-Studie sind ab 1990 in Bearbeitung gewesen. Noch nicht ausgereift waren die Pläne, woher die notwendigen Bodenmengen herangeschafft werden können. Die Entnahmestellen mussten in die vorgenannten Pläne mit einbezogen werden. Die bisherige Sandbodengewinnung aus der Elbe war nicht mehr statthaft, immerhin wurden 200 000 m³ benötigt. Schwieriger war es, Lehmboden zu erhalten, da das Material selbst in genügender Qualität und Menge nicht so einfach zu gewinnen war. Außendeichs liegende Flächen schieden aus naturschützerischen Gründen aus, ebenso binnendeichs befindliche, weil die Grundeigentümer den dauernden Verlust von Acker oder Gründland nicht hinnehmen wollten.

Zwischenzeitlich (1991/92) musste zunächst eine Gefahrenstelle am Elbedeich gesichert werden: Das außendeichs befindliche lange Brack begann infolge ablaufender Hochwasser eine Gefahr für den nahe liegenden Deichfuß zu werden. Strömungsturbulenzen unterminierten die Außendeichsböschung, es war eine so genannte Deichfußsicherung durchzuführen. Erst im Jahre 1996 wurde die UVP-Studie fertig gestellt und war eine geeignete, acht Hektar umfassende Bodenentnahme bei Vietze gefunden worden.

Die Trassenführung von Meetschow zur L 256 blieb jedoch noch umstritten: Es wurde sogar erwogen, das Deichteilstück unverändert zu belassen und zur Stabilisierung des Deichkörpers Stahlspundwände mit entsprechender End-Deichhöhe rammen zu lassen. Dieses 1997 erörterte Vorhaben blieb unausgeführt.

Mit Datum vom 20. 1. 1997 lag nun auch der Antrag auf Planfeststellung sowie die Zulassung des vorzeitigen Abbaubeginns für die Sandentnahme "Kliemoor" von drei Hektar Größe im Meetschower Forst vom 19. 2. 1998 vor.

Die vom Naturschutz gewünschte Rückverlegung des Deiches westlich der Seegemündung unter Ausdeichung von 18 ha Fläche war gegen



Binnenbrack "Kinderkuhle" südlich der Ortslage Meetschow, Höhe Deich-km 0 + 600 (30. 9. 2003)



Binnenbrack "Entenbrack" südlich der Ortslage Meetschow (30. 9. 2003)

den Widerstand der Grundeigentümer nicht durchsetzbar, ähnlich wie bei der Deichstrecke Schnackenburg-Holtorfer Steege. Schließlich kam 2001 eine Rückdeichung mit 2,5 ha Ausdeichung von bisher geschützter Fläche zustande.

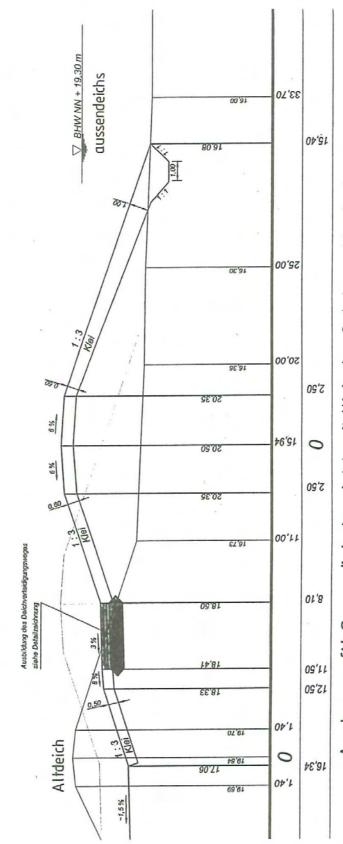
Nachdem der Planfeststellungsbeschluss am 9. 3. 1999 ergangen war, begann der Deichausbau unter Aussparung der Strecke Meetschow-L 256 noch im Frühherbst 1998 bis einschließlich 2001. Damit war der Elbedeich auf ganzer und der Seegerückstaudeich auf halber Länge hochwassergerecht ausgebaut. Im Jahre 1999 sind aber 200 000 DM bereits fest zugesagte Deichbaumittel dem Neuhauser Deichverband zugeflossen, es konnte nur eine kürzere Strecke ausgebaut werden. Es galt das Argument, dass der wesentlich größere Neuhauser Deichverband (22 633 ha) den Hochwasserschutz dringender nötig hat als der Meetschow-Gorlebener Deichverband (266 ha).

Für die Bodenentnahme bei Vietze indessen wurden besondere Gutachten von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung und der Gemeinde Höhbeck gefordert, um eventuell Schäden in der Nachbarschaft der Bodenentnahme zu verhindern. Das Ingenieurbüro Dr. Schwerdhelm und Tjardes aus Schortens war im Jahre 2000 mit theoretischen und praktischen Lösungsversuchen beschäftigt.

Im Zuge der Deichbaumaßnahmen sind 47 Pappeln bei Meetschow gefällt und als Ersatz 25 Stieleichen und 200 Büsche gepflanzt worden. Ebenso wurde abgeholzter Kiefernwald bei Bodenentnahmen in Mischwaldkulturen umgewandelt.

Als das Augusthochwasser 2002 auflief, waren die Deichstrecken bis auf die von Meetschow bis zur L 256 in sechs Bauabschnitten fertig gestellt. Dieses letzte Teilstück erwies sich dann als hohes Sicherheitsrisiko. Auch das noch nicht ganz fertig gebaute Teilstück des 6. Bauabschnittes musste provisorisch mit einer Kunststofffolie gesichert werden.

Am 20. 8. 2002 ist der Altdeich von Meetschow bis zur L 256 um 45–50 cm mit einem Sandsackwall aufgehöht worden. Der zuständige Fachberater für die Deichverteidigung ließ zur Stabilisierung des Deichkörpers alle sieben Meter Sandsack-Stützriegel anordnen, besonders im Bereich der drei binnendeichs liegenden Bracks. Ab 23. 8. kam es zu verstärkter Qualmwasserbildung. Mit auswärtigen Einsatzkräften und Einwohnerselbsthilfe konnte eine Überflutung der Deichkrone bzw. ein Deichbruch verhindert werden. Das Hochwasser zeigte deutlich, wie



Ausbauprofil Seegerückstaudeich südlich der Ortslage Meetschow Längen in Meter, Höhen in Meter über NN Zeichnung:NLWK, Betriebsstelle Lüneburg

sehr der Deichausbau auf der noch verbleibenden Reststrecke notwendig war.

Nach der außerordentlichen Deichschau am 10. 9. 2002 erschien in der Niederschrift folgender Passus:

"Erforderliche Trassenverlegung im Bereich von Bracks:

An der Binnenberme neben dem so genannten Entenbrack ist während des Hochwassers ein tiefer, ca. 5 bis 15 cm breiter, lang durchgehender Riss entstanden, der als Grundbruch zu beurteilen ist. Durch besonnenes Handeln des Verbandes in Abstimmung mit dem NLWK konnte ein größerer Schaden verhindert werden. So wurde zur Vermeidung etwaiger Instabilität eine zusätzliche Auflast auf der Berme vermieden und nur auf die bereits bestehende Verstärkung aus Sandsackriegeln vertraut. Die Sandsackriegel sollen bis zum Deichneubau bestehen bleiben.

Wegen der sehr gefährdeten Deichstrecken an den Bracks (Entenbrack und Badebrack) soll eine Verlegung der planfestgestellten Deichtrasse zur Wasserseite hin beantragt werden. Außerdem wird die Dringlichkeit des Deichneubaues dieser Deichstrecke hervorgehoben, die bereits mit dem geplanten 7. Abschnitt im Jahre 2003 zur Ausführung kommen muss. Die Planänderung wird an die Bezirksregierung Lüneburg herangetragen."

Um diesen Risikobereich zu entschärfen, sind Überlegungen angestellt worden, im Zuge der vorhandenen Deichtrasse mit Hilfe des so genannten Rüttelstoffverfahrens eine Untergrundverdichtung zu erreichen. Allein diese Maßnahme hätte 400 000 Euro gekostet und wurde daher wieder verworfen.



Lehmbodenentnahme südwestlich Vietze für den Deichneubau Seege-Rückstaudeich, Zustand 30. 9. 2003

Da die Verfüllung der Binnenbracks, auch nicht teilweise, aus Naturschutzgründen nicht durchführbar ist, kam nur noch eine Verlegung der neuen Deichtrasse nach außendeichs in Frage, um einen Sicherheitsabstand zu den Bracks zu erhalten. Diese Änderung zog eine eben solche der Planunterlagen nach sich, der NLWK legte mit Datum vom 4. 2. 2003 einen entsprechenden Antrag auf Planänderung vor, in dem auch weitere Festlegungen behandelt werden (Rekultivierungs- und Ersatzmaßnahmen). Im Laufe der vergangenen Jahre ergaben sich neue Planungsziele und Entwicklungen, deren Ergebnisse zwangsläufig in einer Planänderung münden mussten.

Am 30. 4. 2003 erging von der Bezirksregierung Lüneburg der Planänderungs- und Ergänzungsbeschluss, der den neuen Entwicklungen Rechnung trägt.

Für den Abschnitt Meetschow-L 256 bedeutete dies: "Verlegung der Deichtrasse im Bereich der Binnenbracks zwischen der Ortslage Meetschow und der Landesstraße 256 von Dannenberg nach Gartow um 15,0 m (Entenbrack) und um 10,0 m (Kinderkuhle)/Kleines Brack nach außendeichs (Seegerückstaudeich km 0 + 400 bis 1 + 00)" sowie die sofortige Vollziehung der Maßnahme. Die ursprüngliche Absicht, in zwei Bauabschnitten zu realisieren, wurde wegen der Risikostrecke an den Bracks aufgegeben und der Ausbau in einem Bauabschnitt durchgeführt. Bauausführende Firma war Bodo Freimuth aus Bülkau mit Firmenbauleiter Polier Manfred Cornehl aus Losenrade. Behördlicher Bauleiter ist Eckehard Abel vom NLWK, Betriebsstelle Lüneburg, gewesen. Zunächst wurde ab Frühjahr 2002 der Bauabschnitt Kleines Brack bis zur L 256 von der Firma Mittelweser-Tiefbau, Warpe, fertig gestellt, danach die Reststrecke bis zur Ortslage Meetschow in nördlicher Richtung. Diese Arbeiten sind im Oktober 2003 zum Abschluss gekommen. Ab August 2003 verlagerte sich die Firma zur Deichbaustrecke Schnackenburg-Holtorfer Steege, ließ aber noch in Meetschow weiterbauen.

Der für den Deichbau erforderliche Sand und Lehm stammt aus den Bodenentnahmen bei Vietze und Meetschow ("Kliemoor").

3. Erneuerung Siel Restorf

Außer der Hochwasserschutzmauer in Schnackenburg ist das Siel Restorf der zweite Einzelbestandteil des Hochwasserschutzsystems im Gartower Deich- und Wasserverband und verdient wegen seiner Wichtigkeit eine ausführliche Berichterstattung. Diese wird auf das Vorgängerwerk ausgedehnt, um so eine bessere chronologische Abfolge vom alten zum neuen Siel Restorf zu erhalten. Denn der Bau des Sieles von 1945 ist in Vergessenheit geraten und soll hier für die Nachwelt festgehalten werden.

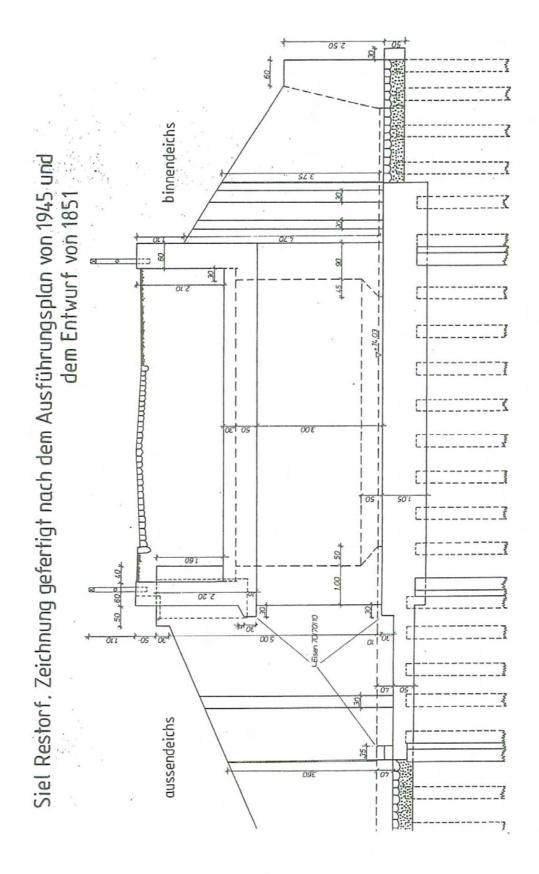
Die Stelle, wo sich das Siel Restorf befindet, suchte sich nicht der Mensch aus: es war vielmehr die Natur. Dem natürlichen Gefälle folgend und dabei stets im Taltiefsten verlaufend, münden die Gewässer Nördlicher und Südlicher Schaugraben sowie Pevestorfer Hauptgraben vereinigt in die Seege, dem nächstgrößeren Vorfluter.

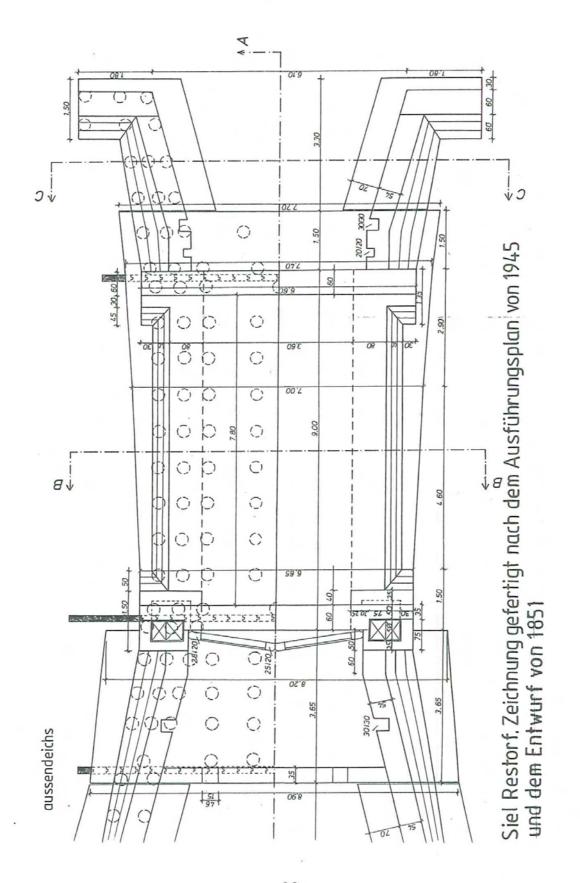
Als der Seegerückstaudeich vor Jahrhunderten errichtet wurde, kreuzte dieser das Gewässer. Bei einer derartigen Situation wird ein Siel im Deich angeordnet. Es stellt einerseits die freie Vorflut und andererseits den Hochwasserschutz sicher.

In Zeiträumen, wenn das zufließende Wasser ungehindert in die Seege abfließen kann, ist das Siel ohne Funktion, die Sieltore, auch als Stemmtore bezeichnet, stehen offen. Steigt der Wasserstand in der Seegeniederung infolge Elbehochwasser oder Eigenhochwasser der Seege, verschließen sich die Sieltore durch hydraulischen Druck selbsttätig. Hochwasser kann nicht binnenseits eindringen. Dieses System war auch unseren Vorfahren bekannt und seitdem der Seegerückstaudeich existiert, gab es auch stets ein Sielbauwerk. Da es noch keinen Beton gab, Ziegelsteine wegen ihrer Wasseranfälligkeit nicht für diesen Zweck verwendet wurden, bestanden die Sielkonstruktionen aus Eichenholz. Ungefähr alle 100 Jahre war ein totaler Neubau aus Holz erforderlich.

Etwa um 1850 ist das letzte aus Holz bestehende Siel bei Restorf erbaut worden, bis die Kampfhandlungen in den letzten Kriegstagen des April/Mai 1945 eine völlige Zerstörung des hölzernen Siels Restorf nach sich zogen. Hier setzt die Berichterstattung ein, als nunmehr ein Sielbauwerk aus Beton errichtet wurde.

Ein Bau wie das Siel ist stets ein künstlicher Fremdkörper im Deich, auch ein Sicherheitsrisiko bei Hochwassergefahrenlagen, wie sich erst jüngst beim Elbehochwasser im August 2002 zeigte. Ein Betonbauwerk und ein Erdwall wie der Deich gehen keine gute Verzahnung ein. Wirken ungünstige Umstände mit – besonders tonnenschwerer Wasserdruck – kann ein Siel wie ein Pfropfen nach binnendeichs gedrückt werden, was dann als künstlich herbeigeführter Deichbruch zu bewerten ist.





Das 1945 zerstörte Siel musste aus Gründen des Hochwasserschutzes sofort neu erbaut werden, keine leichte Aufgabe nur wenige Wochen nach Kriegsende, gekennzeichnet durch Mangel an Baustoffen, Geräten usw.

Das Wasserwirtschaftsamt Lüneburg erstellte noch im Juli 1945 ein Leistungsverzeichnis zum Neubau des Sieles Restorf (historisch als Schleuse bezeichnet, was jedoch irrig ist, denn es handelt sich um keine Schleuse).

- Position 1: Für das Forträumen der Trümmer des gesprengten Bauwerkes. Die Steine sind getrennt nach Naturstein und Ziegelstein, die Ziegel wiederum nach zerbrochenen und wiederverwendungsfähigen zu lagern.
- Position 2: Für das Freilegen des alten Schleusenbodens, Forträumen von eingetriebenen Erdmassen
- Position 3: Für das Abnehmen des alten Schleusenbodens und der Pfahlrostverzimmerung
- Position 4: Für die Schaffung einer Straßenumleitung binnendeichs
- Position 5: Für den Abbau der z. Zt. bestehenden Notbrücke
- Position 6: Für Schaffung eines einfachen Fangedammes binnen- und außendeichs und für einfache Wasserhaltung
- Position 7: Rund 80 m³ eisenbewehrter Beton für die Schleusensohle im Mischungsverhältnis 1:6 bei geeigneter Körnung der Zuschlagstoffe
- Position 8: Rund 300 m³ eisenbewehrter Beton für die Flügel und Stirnmauern im Mischungsverhältnis 1:6 bei geeigneter Körnung der Zuschlagstoffe
- Position 9: Rund 64 m³ eisenbewehrter Beton für die Schleusenwände im Mischungsverhältnis 1:6 bei geeigneter Körnung der Zuschlagstoffe
- Position 10: Rund 56 m³ eisenbewehrter Beton für die Schleusendecke im Mischungsverhältnis 1:6 bei geeigneter Körnung der Zuschlagstoffe
- Position 11: Rund 240 m² Betonfläche mit Inertol, Gudron oder ähnlichem Anstrich zu versehen.
- Position 12: Rund 40 m² der Schleusendecke mit doppelter Isolierschicht versehen.
- Position 13: Rund 40 m² der Schleusendecke mit einer Ziegelflachschicht in Magerbeton versehen.



<u>HOCHTIEF</u>

AKTIENGESELLSCHAFT FÜR

VORM. GEBR. HELFMANN

Se i kuchang

Telegramm-Adresse Hochtief • Fernruf: Sammelnummer B 5 Barbarossa 9611 • Bankkonten: Commerz- und Privatbank, Depositen-Kasse M, Berlin, Tauentzienstraße 18; Deutsche Bank und Disconto-Gesellschaft, Depositen-Kasse G, Berlin W30, Viktoria Luiseplatz 9; Deutsche Bau- und Bodenbank Aktiengesellschaft, Berlin • Postscheckkonto Berlin Nr. 6074

An das

Wasserwirtschaftsamt

Lüneburg

Line of the

Ihr Zeichen

Ihr Schreiben vom

In der Antwort angeben Unser Zeichen Eng/Sch Abt.

Betrifft: Angebot Schleuse Restorf.

Niederlassung;
Berlin W 50, den

10. August 1945

(20) Hitzacker/Elbe am Bahnhof

In der Anlage überreichen wir Ihnen hiermit unser Angebot über die Errichtung einer neuen Schleuse im Deich des Gartower Deichverbandes bei Restorf Krs. Dannenberg.

Unser Angebot schliesst ab mit

y than is a first of the

Summe: RM 53.210,80 .

Wir hoffen, Ihnen ein zusagendes Angebot gemacht zu haben und bitten um Ihre Auftragserteilung.

Die uns überlassene Entwurfszeichnung geben wir Ihnen anliegend zurück.

Was die Unterbringung der erforderlichen Arbeitskräfte anbetrifft, haben wir angenommen, dass dieselben im naheliegenden Ort Quartier finden und sich dort selbst verpflegen können. Sollte jedoch dies nicht möglich sein und müssen wir selbst für Quartier und Verpflegung sorgen, so bitten wir, diese Kosten auf Nachweis mit uns verrechnen zu wollen.

Evtl. anfallende Überstunden, Trennungs- und Wegegelder sind ebenfalls auf Nachweis zu vergüten.

2 Anlagen!

Hochilet

Aktingesellschaft für Hoch- und Tiefbauren vorm. Geler, Helfmann

Mulh.

- Position 14: Ein Paar Schleusenstemmtore gemäß Zeichnung aus Eichenholz mit Beschlägen, Halseisen, fix und fertig eingebaut, gut gangbar und dicht schließend liefern. Der statische Nachweis für die Schleusentore ist beizubringen.
- Position 15: Rund 40 m² der inneren und äußeren Vorschleuse mit den unter Position 1 gewonnenen Baustoffen, Naturbruchstein auf Ziegelbrockenunterbettung zu pflastern. Die Pflastersteine mit Steinsplittern gut zu verzwicken.
- Position 16: Rund 200 m³ Boden von maximal zwei Kilometer Entfernung zu entnehmen und in die Deichlücke zwischen neuem Bauwerk und alten Deichstrecken ordnungsgemäß einzubringen, in Schichten von 0,50 m und feststampfen.
- Position 17: Rund 100 m² Rasen in unmittelbarer Nähe der Baustelle zu schälen und ordnungsgemäß auf dem Deichkörper zu verlegen.
- Position 18: Rund 100 m² neu hergestellte Böschung auf der Außenseite mit Stroh und Buschwerk abzudecken und mit Draht und Holzpflöcken zu befestigen.

Es bewarben sich lediglich zwei Firmen um den Bauauftrag: Hochtief, Aktiengesellschaft für Hoch- und Tiefbauten, vormals Gebrüder Helfmann aus Hitzacker, und das Baugeschäft J. Kriegeris + Co. aus Dahlenburg.

Das Angebot von Hochtief lautete auf 53 210 Reichsmark, das von Kriegeris auf 50 800 Reichsmark. Bereits am 23. August 1945 erhielt die Firma Hochtief den Zuschlag. Träger der Baumaßnahme war der Gartower Deich- und Wasserverband.

Am 22. August 1945 vermerkte der damalige Büro leitende Beamte des Wasserwirtschaftsamtes Lüneburg, *Eberhard Schnuhr*:

"Am 11. August 1945 lag das Angebot von Hochtief AG, Hitzacker, hier vor. Am 17. August fahren wir mit dem Kraftwagen der Regierung nach Dannenberg, um nach Rücksprache mit dem dortigen Landrat die Arbeit an die Firma Hochtief zu vergeben. Der Landrat hatte Bedenken, die Arbeit an die genannte Firma zu vergeben, da kein Konkurrenzangebot vorlag, trotzdem darauf hingewiesen wurde, dass wegen der fortgeschrittenen Jahreszeit höchste Eile geboten sei, die Arbeiten zu vergeben. Der Landrat bat, ein Angebot von der Firma Kriegeris, Dahlenburg, einzuholen, um eine Vergleichsmöglichkeit zu haben.

Am 18. August fuhr ich mit dem Kraftwagen zur Firma Kriegeris, übergab die Angebotsunterlagen, hielt mit dem Leiter der Firma, der am 17.

nicht anzutreffen war, am 18. in Lüneburg über das geforderte Angebot Rücksprache und erhielt am 21. August 1945 das Angebot ausgehändigt.

Das Angebot Hochtief schloss mit 53 210,80 RM ab, das Angebot Kriegeris schloss mit 53 279,00 RM ab. Bei baulichen Angeboten war eine Bauzeit von drei Monaten, also auch Gemeinkosten für drei Monate, vorgesehen.

Legt man eine Arbeitszeit von einem Monat zu Grunde, wie das Angebot Kriegeris ursprünglich vorsah, das ursprünglich mit 50 800 RM abschloss, so würde das Angebot Hochtief mit 48 540,80 RM abschließen. Rücksprache mit den Firmenvertretern ergab, dass die Firma Hochtief alle Baustoffe wie Zement, Splitt, Kies, Moniereisen, Schalung, Draht, Nägel sowie alle Baumaschinen in Hitzacker vorrätig hat, während die Firma Kriegeris z. B. keinen Zement vorrätig hat aber glaubt, den Zement durch Beschlagnahme erhalten zu können. Abgesehen davon, dass das Angebot von Hochtief etwas billiger im Gesamtpreis ist, sind auch bei Hochtief die reinen Schleusenbaukosten rund 2600 RM billiger, die Festpreise sind, während die Kosten für Freimachen der Baustelle nachzuweisen sind.

Es wurde daher für ratsam gehalten, der Firma Hochtief den Zuschlag zu erteilen. Fernmündlich ist der Landrat von dem Ausschreibungsergebnis und der beabsichtigten Zuschlagserteilung unterrichtet."

Damals existierte noch der Restorfer Schleusenverband innerhalb des Gartower Deichverbandes, denn dieser wurde umgehend von der Auftragserteilung an die Firma Hochtief in Kenntnis gesetzt.

Der Konkurrent Kriegeris aus Dahlenburg nahm die Entscheidung nicht hin, wie *E. Schnuhr* am 24. August 1945 notierte:

"Am 24. 8. saß in meinem Amtszimmer Herr Kriegeris, übergab mir einen Brief des Landrats. Herr Kriegeris war sehr erregt und äußerte, dass das Angebot von uns sehr leichtfertig geprüft sei. Herr Kriegeris behauptete, von uns überfahren zu sein, er wolle sich gegen solche Schiebungen zur Wehr setzen. Wörtlicher Ausspruch: Sie können mir Vorschläge machen, dass Sie mir solchen Auftrag im gleichen Umfange geben, sonst gehe ich, nehme das so nicht hin.

Kriegeris will endlich mal die Behörden in Ordnung bringen. Die Behörden sind für das Volk da und müssen auf einen Nenner gebracht werden. Kriegeris setzte voraus, dass Hochtief das Angebot zu bearbeiten monatelang Zeit gehabt hätte, während Kriegeris nur 48 Stunden zur Ver-

fügung standen. Kriegeris behauptet, 200 m³ Beton seien zu viel im Angebot und darin liege die Schiebung."

Das Landesbauamt in Uelzen erhielt vom Wasserwirtschaftsamt Lüneburg am 12. Juli 1945 einen Brief:

"Im April diesen Jahres ist die Brücke im Elbedeich bei Restorf im Kreise Dannenberg durch die Deutsche Wehrmacht gesprengt worden. Mit dieser Brücke ist eine Deichschleuse verbunden gewesen, die den über 3000 ha großen Gartower Deichverband gegen Elbhochwasser schützte. Durch die Sprengung ist sowohl der Hochwasserschutz beseitigt als auch die Vorflut in die Seege teilweise unterbunden. Ich bitte um baldmöglichste Mitteilung, wann mit dem Neubau der Brücke, mit welchem die Erneuerung der Deichschleuse verbunden werden muss, begonnen wird. Für die Aufrechterhaltung der Entwässerung ist vor allen Dingen die baldige Beseitigung der Trümmer aus dem Wasserlauf erforderlich."

Mit der Aufsicht über die Deichinstandsetzung bei Restorf war Kreisbaumeister Herling beauftragt.

Am 19. September 1945 war die Firma Hochtief bereits mit dem Neubau des Restorfer Sieles beschäftigt.

Die Firma Kriegeris führte im August 1945 noch einen Nachweis wegen angeblicher Übervorteilung und es wurde geäußert:

"... Die obige Aufstellung zeigt jedenfalls, welche Auswirkungen Massenverschiebungen haben können ... Es ist Zweck unseres vorliegenden Schreibens, klar herauszustellen, dass wir in dieser Angelegenheit keineswegs korrekt behandelt worden sind, weder zu Beginn derselben, da uns kaum mehr als ein Tag zur Bearbeitung gelassen worden ist, noch zu ihrem Ende, wie unsere obigen Ausführungen zeigen. Wir halten uns aus diesem Grunde für berechtigt, zu dieser Sache von Ihnen (Wasserwirtschaftsamt) eine befriedigende Erklärung zu verlangen. Wir dürfen Sie bitten, uns dieselbe unverzüglich zuzustellen. Kopie dieses Schreibens übersenden wir dem Herrn Landrat des Kreises Dannenberg zur Kenntnisnahme."

Das Wasserwirtschaftsamt antwortete u. a.:

"... Beiden Bietern standen die gleichen Kalkulationsunterlagen zur Verfügung. Falls sie irgendwelche Rückfragen oder Bedenken hatten, stand es Ihnen ohne weiteres frei, vor Abgabe des Angebotes um Aufklärung zu bitten. Nach Abgabe des Angebotes sind Sie, ebenso wie wir, an dieses gebunden. Nachträgliche Einwände sind ohne Wirkung ... Daher weise

ich die von Ihnen nachträglich erhobenen Einwände als unbegründet zurück und sehe die Angelegenheit als erledigt an."

Dabei hatte sich der Landrat am 23. August 1945 bereits für die Auftragsvergabe an die Firma Kriegeris entschieden: "... Mit Rücksicht hierauf (niedrigster Kostenanschlag), dass die Firma Hochtief mit der Wiederherstellung der Eisenbahnbrücken in unserem Kreis beauftragt und von uns für weitere Aufgaben vorgesehen ist, ist es meine Absicht, die Firma Kriegeris + Co. mit der Wiederherstellung der Deichschleuse zu beauftragen, zumal diese Firma sofort einsatzbereit ist, sowohl hinsichtlich der Arbeitskräfte als auch des Materials ..."

Daraufhin intervenierte das Wasserwirtschaftsamt beim Landrat und wies nach, dass die Firma Hochtief den Auftrag zu erhalten hat. Der Schlusssatz dazu lautete: "... Dieser Fall ist ein Schulbeispiel dafür, dass ein Angebot, ehe der Zuschlag auf die vom Anbieter genannte Endsumme erteilt wird, vom dazu berufenen Fachmann genauestens auf Fehler und Ungenauigkeiten in der Preisentwicklung geprüft und wenn vorhanden, auch Zahl für Zahl mit dem Konkurrenz-Angebot verglichen wird, da sonst dem die Arbeit Vergebenden der Vorwurf der Unkorrektheit gemacht werden kann."

Kreisbaumeister *Herling* aus Lüchow hatte im August 1945 zeitbedingte Schwierigkeiten, mehrere Teilnehmer zu einem Termin zu vereinigen, wie er selbst schilderte:

"Es ist mir leider unmöglich gewesen, heute Morgen telefonisch anzurufen. Im Postamt wurde mir erklärt, dass es streng verboten sei, irgendwelche Gespräche zu vermitteln, außer solche von zugelassenen Fernsprechteilnehmern. Es wurde mir anheim gestellt, mich mit dem einzig zugelassenen Teilnehmer hier in Lüchow, dem Bürgermeister, in Verbindung zu setzen. Im Rathaus erhielt ich aber die gleiche Auskunft. Ich bin daher nicht in der Lage, irgendetwas wegen des in Aussicht genommenen Termins in Gartow am 30. des Monats zu unternehmen. Da mich etwaige Briefpost nicht mehr rechtzeitig erreichen wird, stelle ich anheim, den Verhandlungstermin in Gartow soweit zurückzulegen, dass eine briefliche Benachrichtigung noch möglich ist. Briefe vom Wasserwirtschaftsamt hierher erhalte ich in 2–5 Tagen nach ihrer Absendung." Es ging um die Organisation einer Deichschau im Gartower Deich- und Wasserverband.

Ab dem 1. September 1945 übernahm der Dipl.-Ing. Schulz aus Hitzacker die örtliche Bauleitung beim Sielneubau in Restorf.

Am 17. September 1945 erhielt Kreisbaumeister *Herling* den folgenden Brief vom Wasserwirtschaftsamt:

"Am Freitag, dem 21. 9. 1945, findet nachmittags eine Besichtigung der Baustelle Restorf durch den Ing.-Offizier Mstr. *Mac Laren* der hiesigen Militärregierung (914) statt. Herr *Mac Laren* wünscht die einschlägigen Fragen mit einem technischen Beamten zu besprechen.

Ich bitte Sie daher, sich um 15.00 Uhr auf der Militärregierung Dannenberg einzufinden und auf Herrn *Mac Laren* zu warten, der Sie mitnehmen wird.

Falls es Ihnen möglich ist, bitte ich noch Herrn Baurat *Schulz* (Hitzacker, Wasserstraßenamt) anzurufen, dass er gegen 15.00 Uhr auf der Baustelle anwesend ist."

Nach diesem Termin vermerkte E. Schnuhr:

"Bei den Bauarbeiten zur Erneuerung der durch Kriegsmaßnahmen zerstörten Schleuse bei Restorf im Seegerückstaudeich handelt es sich um einen wassertechnisch schwierigen Bau. Es ist nach Forträumen der Trümmer von der alten Schleuse der alte hölzerne Schleusenboden aufzunehmen und der Zustand des alten Pfahlrostes, der über 100 Jahre alt ist, festzustellen. Der Befund über Anordnung und Erhaltung der Pfähle sowie der Spundwände ist ausschlaggebend für die Art der Fortführung der Arbeiten. Die Eisenbetonarbeiten bedürfen einer ständigen Aufsicht, da von der Güte der Arbeiten der Bestand des Bauwerks abhängt. Um die ordnungsgemäße Ausführung der Arbeiten zu gewährleisten, habe ich einen bis dahin stellungslosen Dipl.-Ing. Schulz aus Hitzacker, der die notwendige Erfahrung besitzt, ab 1. 9. 1945 gegen eine monatliche Entschädigung von 300 RM bestellt."

Dipl.-Ing. Schulz, ein Baurat, benötigte auf der Baustelle ein Nivelliergerät. Auch hier war es nicht ohne weiteres möglich, wegen der Zeitumstände sofort zu reagieren, wie Herling mitteilt:

"Wir hatten gestern, als ich gelegentlich der Schau der Seege bei Ihnen auf der Baustelle vorsprach, vereinbart, dass ich Ihnen ein Nivellierinstrument leihweise zur Verfügung stellen wollte und dass Sie dieses Instrument durch zwei Arbeiter der Hoch- und Tiefbau AG abholen lassen wollten. Am Nachmittage bei meiner Rückfahrt von Gartow sagte mir dann Herr Bürgermeister *Thier* aus Gartow in Ihrem Auftrage, dass Ihnen nun leider doch keine Arbeitskräfte von der Baustelle zum Abholen des Instruments zur Verfügung ständen, ich möchte doch von hier aus versuchen, das Instrument dort hinzuschaffen. Daraufhin habe ich auf der Rückfahrt zunächst mit

der Firma Herbst in Gartow gesprochen, die mitunter mit ihrem Kraftwagen nach Lüchow kommt. Herr Dipl.-Ing. Herbst sagte mir, dass er in absehbarer Zeit nicht nach Lüchow kommen werde und daher auch das Instrument nicht mitbringen könnte. Von hieraus habe ich aber auch keine Möglichkeit, Ihnen das Instrument dorthin zu schaffen. Ich selbst bin zwar in den nächsten Tagen im Dannenberger und Pretzetzer und voraussichtlich auch im Meetschow-Gorlebener Deichgebiet anwesend, muss aber diese lange Dienstreise leider mit dem Fahrrad machen, da mir vorläufig kein Benzin mehr zur Verfügung steht. Das Instrument kann ich daher selber auch nicht dort hinbringen. Sie müssen daher doch schon versuchen, das Instrument von hier aus holen zu lassen oder aber nochmals erwägen, ob Sie bei günstigerer Reiseverbindung nach Lüneburg vielleicht doch noch das Ihnen vom Wasserwirtschaftsamt ebenfalls zugesagte Instrument abholen lassen.

Ich stehe Ihnen gerne weiterhin zur Verfügung und kann nur bedauern, dass ich Ihnen in dieser Sache infolge der z. Zt. ungünstigen Verkehrsverhältnisse nicht sofort helfen kann."

Baurat Schulz fand dann eine Möglichkeit, einen Beauftragten namens Stuhn zum Kreisbauamt in Lüchow zu schicken, der das Instrument abholte und nach Restorf brachte.

Eine weitere Schwierigkeit ergab sich im Oktober 1945, wie *E. Schnuhr* im Vermerk niederlegte:

"Am 9. Oktober rief der Bauleiter, Baurat Schulz, Hitzacker, aus Restorf an und teilte Folgendes mit: Die Firma Herbst, Gartow, teilte mit, dass die englische Militärverwaltung alles Holz, das zur Anfertigung der Schleusentore benötigt wird, sowie das, welches als Schalholz geliefert werden sollte, beschlagnahmt hat. Die Firma Hochtief ist angewiesen, wegen Freigabe des Holzes geeignete Schritte zu unternehmen. Unbeschadet davon, werden von hier aus ebenfalls alle zur Verfügung stehenden Maßnahmen eingeleitet, um die Freigabe des Holzes zu veranlassen."

Nach einer Aufstellung der Firma Hochtief, Hitzacker, wurden 8,7 fm Rundholz, 44,30 m³ Kantholz und 2,4 m³ Eichen-Schnittholz benötigt, wofür so genannte Einkaufsscheine vom Wasserwirtschaftsamt ausgestellt wurden.

Das Wasserwirtschaftsamt wiederum wandte sich an den Landrat des Kreises Dannenberg, um das Holz für den Sielneubau Restorf (und gleichzeitig für die Stauanlage mit Brücke bei Splietau, die ebenfalls durch Kriegseinwirkung zerstört war und wiederaufgebaut wurde) von der beim



Sielneubau Restorf, Behelfsbrücke am Schöpfwerk (30. 9. 2003)



Sielneubau Restorf, Gesamtansicht der Baustelle (30. 9. 2003)

Landkreis angesiedelten Bauholzbewirtschaftungsstelle (Leiter Herr Zimmermeister *Strauß*) verabfolgt zu erhalten.

Dabei wurde noch bemerkt:

"... Ich weise noch besonders auf Folgendes hin. Bei Rücksprache mit Herrn Regierungsbaurat Dr. *Gronewalt* von der Regierung Lüneburg führte dieser aus, dass die den Kreisen als Kontingentsträgern zur Verfügung gestellten Holzkontingente nur äußerst knapp bemessen und mehr oder weniger für Schaffung von Wohnraum, Instandsetzung von Hochbauten gedacht seien, dass aber bereits für Schaffung von sanitären Maßnahmen von der Militärregierung ein Sonderkontingent zur Verfügung gestellt sei …"

Baurat Heinz Schulz, verheiratet, drei Kinder, hatte seinen Hauptwohnsitz in Hamburg, Moorweidenstraße 14, und war nach dem Sielneubau bei der Wasserstraßendirektion Oberelbe in Hamburg angestellt. Die Arbeitsleistungen von Schulz sind vom Restorfer Schleusenverband bezahlt worden. Baurat Schulz entwarf auch die Sieltore, die dann von der Firma Hochtief nach seinen Vorgaben eingebaut worden sind.

Der Leiter des Wasserwirtschaftsamtes Lüneburg, Baurat Zwinkau, prüfte zuvor jedoch die entsprechende Zeichnung:

"Die Prüfung der mir übersandten Torzeichnung und der Einzelteile zur Lagerung der Wendesäule hat ergeben, dass der Zapfen des Halslagers der Wendesäule nicht exzentrisch angeordnet ist, wie der Zapfen des Spurlagers. Beide Zapfen müssen die gleiche Exzentrizität aufweisen. Ich schicke Ihnen zwecks Änderung die Zeichnungen zurück. Dann habe ich beim Eisen- und Emaillierwerk Lüneburg Herrn *Behrens* (den Leiter) angerufen und vorläufig die Anfertigung der Lagerteile gestoppt.

Dann habe ich bei den Zeichnungen für die Lagereinzelteile zu bemerken, dass die Bezeichnungen rechtes bzw. linkes Tor scheinbar vertauscht sind. In Strömungsrichtung von dem eingedeichten Gebiet heraus zur Seege gesehen würde ergeben, dass die von Ihnen als linke Seite bezeichnete Seite mit rechter Seite zu bezeichnen wäre. Ich bitte daraufhin die Zeichnungen auch abzuändern ..."

Am 12. November 1945 meldete sich Kreisbaumeister Herling aus Lüchow (Kreisbauamt des Kreises Dannenberg):

"Die Arbeiten zum Neubau der Deichschleuse mit anschließender Brücke bei Restorf sind in der letzten Zeit nur langsam vorangekommen. Das hat seinen Grund in der Hauptsache darin, dass die Firma Hochtief, der die Bauausführung obliegt, nicht genügend Fachleute zur Verfügung hatte. Es fehlten vor allem die Zimmerleute für die Einschalung des Bau-

werkes. Die Einschalung ist notwendig, um den Beton einbringen zu können. Die Firma hatte ihre Zimmerleute bisher bei den Wiederherstellungsarbeiten an der Reichsbahnbrücke bei Kähmen dringend notwendig. Andere Zimmerleute in freier Werbung zu erhalten, ist der Firma nicht gelungen. Auch die Arbeitsamtsnebenstellen in Lüchow und Dannenberg sind nicht in der Lage gewesen, die erforderlichen Fachkräfte zu stellen. Heute nun, gelegentlich meiner Anwesenheit auf der Baustelle in Restorf, trafen endlich ein Polier mit vier Zimmerleuten von der Reichsbahnbrücke ein, nachdem dort die Gerüstarbeiten beendet sind. Diese fünf Handwerker werden nun im Laufe dieser Woche die Einschalung vornehmen und es wird dann voraussichtlich Anfang nächster Woche mit dem Betonieren begonnen werden.

Trotz dieser Verzögerung kann damit gerechnet werden, dass das Bauwerk noch rechtzeitig vor Winter fertig gestellt wird, vorausgesetzt natürlich, dass keine Witterungskatastrophen (frühzeitiger, starker Frost, starke Niederschläge) eintreten."

Die Sieltore wurden zwar von der Firma Hochtief in Auftrag gegeben, sind aber mit dem Holz des Gartower Sägewerkes Herbst von der Firma Basedow, Schiffswerft in Hitzacker, angefertigt worden. Die Lagerteile für die Sieltore fertigte das Lüneburger Eisenwerk (Inhaber *Harry Behrens*) an.

Beim Eisenwerk handelte es sich um die Bestellung Nr. 84, von dem die Firma Hochtief am 19. November 1945 informiert wurde: "... Wir haben Ihren Auftrag mit der uns übermittelten Befürwortung von Mil. Gov. 1006 Det. der Vorschrift entsprechend heute dem für uns zuständigen Offizier bei der Militärregierung 914 Det. eingereicht und kommen Ihnen nach Eingang der Entscheidung der Militärregierung sofort wieder näher."

Erst am 8. Dezember 1945 erhielt das Wasserwirtschaftsamt Lüneburg die begehrten Holzeinkaufsscheine, aber nur erst für 12 fm Nadelstammholz. Diejenigen für das Schnittholz waren noch nicht bewilligt.

Am 4. Dezember 1945 wurde die Baustelle besichtigt:

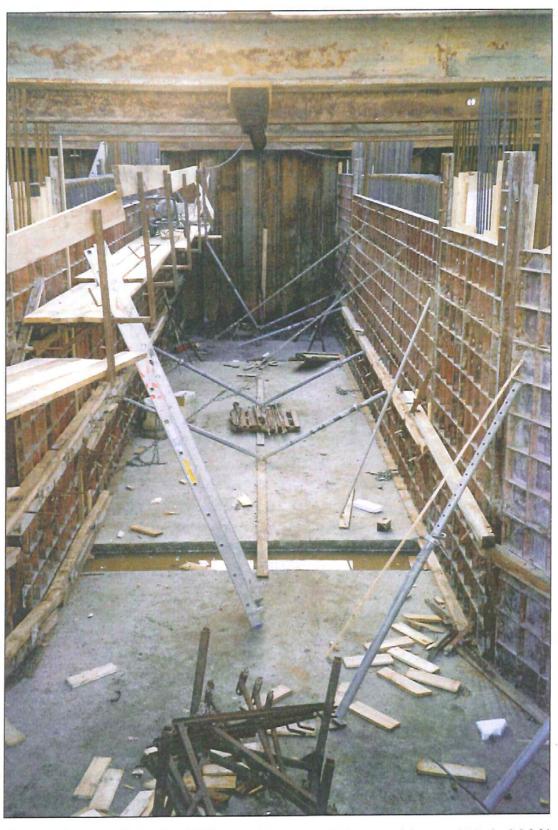
"... wurde erwogen, den Vorfluter von der Schleuse zur Seege so zu verlegen, dass das aus der Schleuse ausströmende Wasser ungehindert, d. h. möglichst geradlinig zur Seege abfließen kann und sich nicht mehr die bislang an der nächst unterhalb liegenden Krümmung des Vorfluters stößt und einen mehrere Meter tiefen Kolk auswühlt, der jährliche Unterhaltungsarbeiten und Kostenaufwendungen verursacht. Der Bauleiter hat mit den Bauern gesprochen, deren Grundstücke bei einer Begradigung des Vorfluters in Anspruch genommen wurden. Zwei der



Sielneubau Restorf, Anlieferung von Bewehrungsstahl (30. 9. 2003)



Sielneubau Restorf, Doppel-T-Träger zur Absteifung der Baugrube (30. 9. 2003)



Sielneubau Restorf, Baugrube Sielkammer, Blick von binnen (30. 9. 2003)

Bauern erklärten sich mit der Maßnahme einverstanden, während der dritte sich dem widersetzte." Wenig später gab dieser dann doch seine Zustimmung.

Die örtliche Bauaufsicht führte Bauleiter bzw. Polier Struwe von der Firma Hochtief, als Vorarbeiter fungierte ein Mann namens Skibicky, als Zimmerer N. N. Hinterdörfer sowie als Bauhilfsarbeiter Manfred Hein, Dieter Hein, Bruno Juschinski, Erich Franke, Ernst Ehlert, Paul Hoffmann, Siegfried Saatmann, Heinrich Meckelmann, N. N. Hayek, Gustav Jerlich, Fritz Hornung, Enno Ackermann, Richard Stüben, Ernst Röhl, Hermann Korte, W. Ruppel, Siegfried Schlicht, Albert Schulz, Wilhelm Krenz, Willy Röske, H. Seiberlich, Karl Pelz, Hans Sambrecht, Karl Vogt, K. Schünemann.

Fast alle Arbeiter auf der Baustelle haben 42 bis 55 Wochenstunden im Oktober 1945 gearbeitet, normal waren 48 Stunden. Polier *Struwe* arbeitete stets länger als seine Leute.

Am 29. September 1945 erschien auf der Baustelle ein englischer Offizier, der sich vom Fortgang der Arbeiten überzeugte.

Das Wasserwirtschaftsamt Lüneburg meldete am 27. Dezember 1945 an das Landesbauamt in Lüneburg zur Weitermeldung an die Militärregierung:

"Neubau der Schleuse Restorf, verbunden mit einer Straßenbrücke bei Restorf im Seegerückstaudeich des Gartower Deichverbandes.

Baubeginn 30. 8. 1945, Baubeendigung Ende Februar 1946. Gesamttagewerke 4600, bisher geleistete Tagewerke 3250. Erforderliche Arbeitskräfte: 40 Hilfsarbeiter, tatsächlich eingesetzte Arbeitskräfte: 25–30 Hilfsarbeiter. Bemerkungen: Bei dem Bau der Schleuse, verbunden mit Straßenbrücke, handelt es sich um Wiederherstellung eines während des Krieges zerstörten Bauwerks. Die Wiederherstellung ist äußerst dringlich, da erst nach Fertigstellung der Gartower Deichverband gegen Überflutung seiner 3700 ha großen Ländereien bei eintretendem Elbehochwasser geschützt ist. Die Bauarbeiten sind soweit gediehen, dass eine akute Gefahr bei Elbhochwasser nicht mehr besteht."

Als Außenbeamter des Wasserwirtschaftsamtes Lüneburg nahm ab Dezember 1945 der ehemalige Strommeister und neu ernannte Deichvogt in Schnackenburg, *Templin*, die überörtliche Bauaufsicht am Siel Restorf wahr. Ende Oktober gab Bauleiter Baurat *Schulz* die Baustelle auf, da er eine neue Arbeitsstelle bei der Wasserstraßendirektion in Hamburg fand.

Die damaligen Löhne gestalteten sich wie folgt:

eine Polierstunde = 1,40 RM, eine Polier-Überstunde = 1,88 RM; eine Vorarbeiterstunde = 0,71 RM, eine Vorarbeiterüberstunde = 0,89 RM; eine Facharbeiterstunde = 0,70 RM, eine Facharbeiter-Überstunde = 0,88 RM und eine Hilfsarbeiterstunde = 0,61 RM, eine Hilfsarbeiter-Überstunde = 0,76 RM. Eine Gespannfuhrstunde wurde mit zwei Reichsmark vergütet, eine Gespannführerstunde mit 0,78 RM. Eine Kilowatt-Stromstunde kostete 0,10 RM.

Der Büro leitende Beamte des Wasserwirtschaftsamtes, *Eberhard Schnuhr*, sah sich am 7. Januar 1946 veranlasst, diesen Vermerk an die Firma Hochtief in Hitzacker zu übermitteln:

"Bei meiner Anwesenheit am 3. 1. 1946 in Hitzacker musste ich zu meiner Verwunderung feststellen, dass die Arbeiten an den Schleusentoren für die Schleuse Restorf ruhten, trotzdem von Ihnen die Wendesäulenlagerteile bereits angeliefert waren. Ich bitte, den Inhaber der Schiffswerft entsprechend zu ermahnen, dass die Arbeiten an den Schleusentoren mit Hochdruck aufgenommen werden, da sonst die Gefahr besteht, dass bei Elbhochwasser trotz der eingebauten Dammbalken ein Versaufen des Deichverbandes nicht aufzuhalten ist. Es wurde mir zwar die Fertigstellung der Tore bis Mitte Januar zugesagt. Es ist jedoch anzustreben, möglichst noch eher die Schleusentore fertigzustellen und einzubauen, denn jeder Tag Gewinn in der Fertigstellung kann ausschlaggebend für die Sicherheit des im Deichschutz liegenden Landes sein."

Die Brücke über das Siel war am 10. Januar 1946 fast fertig gestellt.

Aber auch das Sielbauwerk war weitgehend fertig gestellt. *E. Schnuhr* notierte am 1. Februar 1946: "Das Landesbauamt Lüneburg hat Interesse, dass die Stirnmauern der Schleuse bis zur Oberkante des Straßenplanes hochgeführt werden. Die Firma Hochtief legt Angebot dem Landesbauamt vor.

Kosten trägt das Landesbauamt. Sollte ein Geländer an den hochgezogenen Stirnmauern anzubringen sein, so gehen die Kosten dafür auf Rechnung des Landesbauamtes. Von der Firma Hochtief, Hitzacker, Herr Wolter, wurde am 31. 1. 1946 mitgeteilt, dass die Schleusentore am 1. 2. fertig würden und zur Baustelle Restorf transportiert werden müssten, damit der Einbau der Tore schnellstmöglich erfolgen könne. Der Ausbau des Grabens und der Betonschürze (Anschluss von den Schleusenflügeln an die Böschungen) soll fortfallen ..."

Weitere Meldungen erfolgten kurze Zeit später:

"Am 7. 2. sind die Schleusentore nach Restorf befördert und abgeladen worden. Einbau der Schleusentore ist trotz des hohen Wassers für Anfang kommender Woche vorgesehen. Der Dammbalkenverschluss nach außen ist noch nicht ordentlich abgedichtet. Es ist fraglich, ob der Einbau der Tore noch vor Eintritt des Frühjahreshochwassers erfolgen kann." sowie:

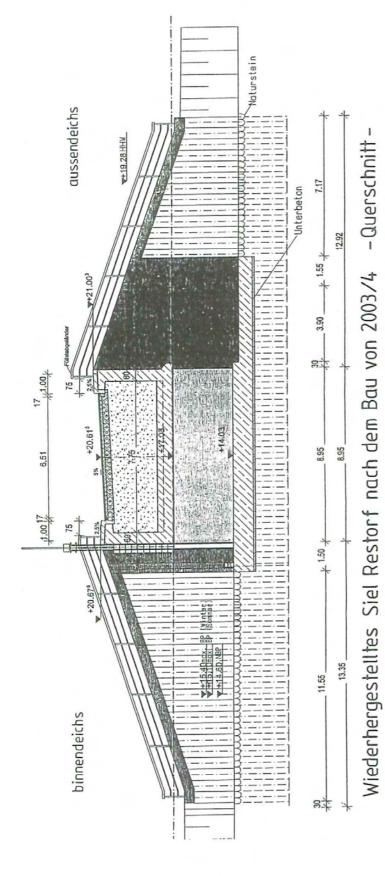
"Die Schleusentore sind am 14. 2. noch nicht eingebaut, das Hochwasser ist bereits im Steigen. Der Scheitel der Hochwasserwelle wird am Montag, dem 18. 2., nach den vorliegenden Hochwassermeldungen zu erwarten sein. Die Höhe ist mit maximal 1,60 m unter der Deichkrone an der Schleuse Restorf anzunehmen.

Die Deichkrone liegt auf NN + 20,00 m. Um die Schleuse gegen Hochwasser abzuschließen, ist auf der Innenseite zwischen Dammbalkenfalz und Falz des für später vorgesehenen Schotts ein Fangedamm aus Erde gestampft. Der Zwischenraum oberhalb der Schleusenöffnung zwischen Stirnmauer und Falz für das Schott wird zu unterst mit zwei Kanthölzern verkeilt, darauf kommt Pferdemist in dicker Lage und dann Boden. Zum Schluss wird der Boden mit Sandsäcken abgedeckt.

Außendeichs sind die Dammbalken eingelegt in den Dammbalkenfalz, sodass in die Schleusenkammer kein Wellenschlag eindringen und die an der Binnenseite gelegene Hauptabdichtung durch Wasserstöße beschädigt wird. Der Einbau der Schleusentore muss bis nach Ablaufen des Hochwassers verschoben werden."

Beim Ablauf des Hochwassers kam es am neuen Sielbauwerk zu keinem Schaden, die erste Bewährungsprobe war somit bestanden.

Unstimmigkeiten gab es im April 1946 wegen fehlender Holzeinkaufsscheine, da Holz der Zwangsbewirtschaftung unterlag. Die Firma Hochtief wollte diese nachträglich vom Kreisbauamt in Lüchow erhalten, um einen Nachweis führen zu können. Daher wurde das Wasserwirtschaftsamt gebeten, beim Zentralforstamt in Sarstedt bei Hannover solche zu beschaffen. Die Holzlieferanten bestanden auf die Hergabe solcher Scheine seitens der Firma Hochtief, um ihrerseits die Holzabgaben belegen zu können. Nun gab es in der Sache Meinungsverschiedenheiten zwischen Kreisbauamt und Wasserwirtschaftsamt Lüneburg. Daher wurde der Landrat eingeschaltet, der vom Wasserwirtschaftsamt einen Brief erhielt: "... Es ist aber absolut nicht angängig zu sagen, nun ist das Holz geliefert und der Holzlieferant mag zusehen, wie er zu den von ihm dringend benötigten Einkaufsscheinen kommt. Dieses Gebaren würde absolut gegen Treu und Glauben verstoßen ..." Es ist zu vermuten, dass eine Lösung des Problems gefunden wurde.



Zeichnung:WPK König und Partner, Hamburg-Harburg , Längen in Meter, Höhen in Meter über NN

Erst Anfang Mai 1946 war der Elbewasserstand in der Seegeniederung so weit herabgesunken, dass der Einbau der Schleusentore nunmehr erfolgen konnte. Im Jahre 1955 kam am Siel Restorf ein weiteres Bauwerk hinzu, das Schöpfwerk, nachdem beim Hochwasser im Sommer 1954 Qualmwasser wegen langer Schließzeiten des Sieles großflächig Ackerkulturen beschädigt hatte.

Im Februar 1993, gerade erst zehn Jahre her, sind für 34 000 DM neue Sieltore eingebaut worden. Die alten hielten immerhin fast 50 Jahre.

In den folgenden 60 Jahren hat es in fast jedem Jahr ein Hochwasser unterschiedlicher Höhe in der Seegeniederung und somit am Siel Restorf gegeben. Stets erfüllte das Siel seine Aufgabe. Sogar die recht hohen Hochwässer 1947, 1954, 1958, 1965, 1974/75, 1981 und 1988 haben dem Siel keine Schaden getan.

Aber das Sommerhochwasser im August 2002, so hoch wie das Bemessungshochwasser von April 1895, verursachte den ersten ernsthaften Schaden am Bauwerk und das zu einem Zeitpunkt, wo die eingesetzten Hilfsmannschaften mit der fieberhaften Deichverteidigung beschäftigt waren.

Der zum Siel hinbeorderte Dipl.-Ing. Jens Kubitzki schilderte die Situation:

"... Am späten Donnerstagabend (22. 8. 2003) verschärfte dann ein gebrochenes außendeichseitiges Stemmtor am Schöpfwerk Restorf die Lage. Im Laufe der Nacht konnten Deichverband, Feuerwehren und THW binnendeichs die Schützen der Freiflut setzen und verstärken. Aufgrund der hohen Druckbelastung erschien dies jedoch nicht als dauerhafte Lösung.

Am frühen Morgen des 23. 8. wies mich die Einsatzleitung Gartow an, die weiteren Maßnahmen in Restorf umzusetzen. In Abstimmung mit anderen Fachberatern wurde die Sicherung des Bauwerkes festgelegt. Vorhandene, unter Wasser liegende Dammbalkennuten in den Außendeichflügelwänden ermöglichten einen Notverschluss. Als Dammbalken wurden Stahl-Doppel-T-Träger und zur Sicherheit Eichenbalken geordert. Um die Standsicherheit der Freiflut nicht weiter zu gefährden, erfolgte eine Sperrung für den Privat- und für den Lastverkehr (fünf Tonnen). Während der weiteren sonnigen Tagesstunden verpflegten auch die Anlieger die Einsatzkräfte.

Zur Sicherheit wurden 5000 Sandsäcke und verschiedene Folien bereitgestellt. Ein Brückenpanzer stand zur weiteren Entlastung des Bauwerkes bereit, kam jedoch nicht mehr zum Einsatz.

Am späten Nachmittag begann der Einbau der Dammbalken mit Hilfe eines Autokrans, des HHW Springe und Bundeswehr-Minentauchern. Der Verschluss wurde um ca. 22.00 Uhr fertig gestellt. Das THW übernahm die Nachtwache im beleuchteten Schöpfwerksbereich bis zum nächsten Morgen (24. 8.). Gegen 8.00 Uhr meldete die Deichwacht einen stärkeren Sickerwasseraustritt an der Binnenböschung unmittelbar am Bauwerk. Sofortiges Eingreifen und die bereitstehenden Sandsäcke führten zu einer kurzfristigen Sicherung des Punktes. Beide Binnendeichfüße wurden im Anschluss umfangreich mit Sandsäcken verbaut. Die Minentaucher verlegten bis zum Nachmittag Folien auf die Außendeichseite, um den Druck im Deichkörper zu mindern. Die Lage in Restorf war damit abschließend stabilisiert."

Die Stahlträger sind aus Dannenberg von der Firma Pengel herbeigeschafft worden, auch sind am Sielbauwerk selbst Gipsmarken gesetzt worden, um eventuelle Verschiebungen der Bauwerksteile erkennen zu können.

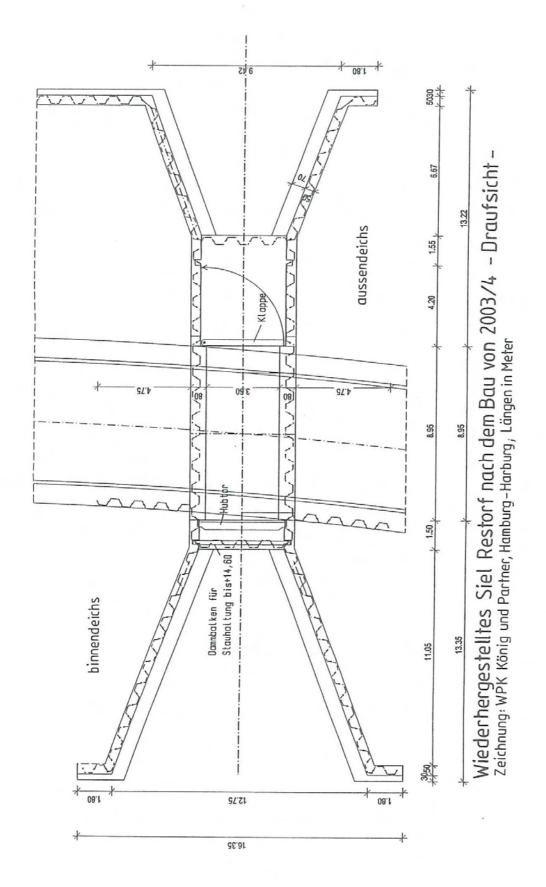
Am übernächsten Tag, Samstag, dem 24. 8. 2002, entdeckte die Deichwache unmittelbar am Siel an der Binnenböschung neben dem östlichen Widerlager zwei Meter über der Wasserlinie auf drei Meter Länge einen horizontalen Riss, wenig später entstand dort eine Böschungsrutschung. Soldaten, die in Restorf in Bereitschaft standen, stabilisierten diese Stelle mit aufgelegten Sandsäcken. Nach kurzer Zeit stellte sich jedoch wegen der steilen Böschung heraus, dass die Kunststoff-Sandsäcke zu rutschig sind, sie werden gegen Jute-Sandsäcke ausgetauscht.

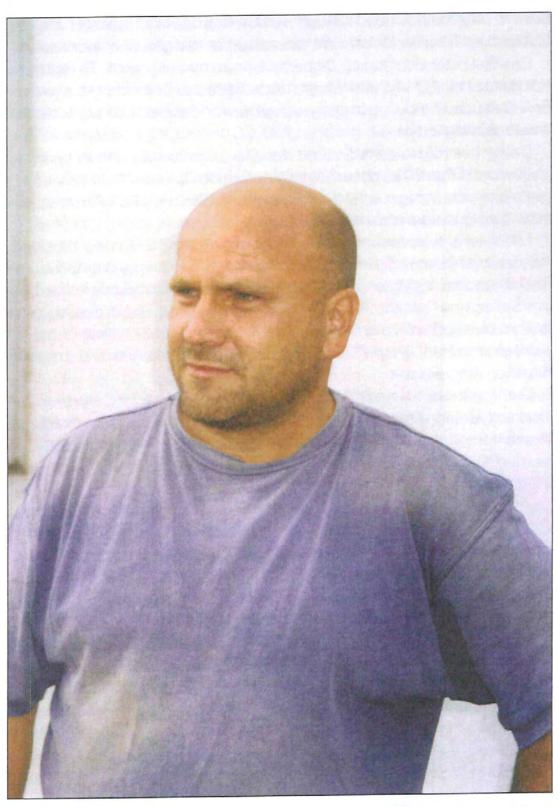
Gegen 10.30 Uhr am Samstag steigen Luftblasen unter Wasser im Sielzulauf auf. Auch hier werden Sandsäcke zur Beschwerung eingebracht. Wiederum ist ein Verkehr über das Siel Restorf nicht möglich, weil dieser die Maßnahmen behindern würde.

Später bleiben die einspurige Verkehrsführung und Gewichtsbeschränkung bestehen. Das Hochwasser fällt bereits langsam.

Die Straße, die über das Sielbauwerk führt, war damals die einzige feste Verbindung nach Restorf, Brünkendorf, Pevestorf und Vietze, da die Seegebrücke bei Meetschow bereits überflutet war. Auch aus diesem Grunde war die Sicherung des Sieles von erheblicher Bedeutung. Vorsorglich wurden Maßnahmen getroffen, den betonierten Deichverteidigungsweg am Elbedeich für den Verkehr, allerdings nur einspurig, freizugeben. Das war jedoch nicht mehr notwendig.

Wir wissen nicht, was am Siel Restorf noch passiert wäre, wenn der Hochwasserdruck noch weitere Tage angehalten hätte. Im schlimmsten Fall wäre





Schachtmeister (Polier) Andreas Schulz aus Jameln, Firmenbauleiter Firma Hoppe & Stolt, Dannenberg, beim Sielneubau Restorf (30. 9. 2003)

das Siel nach binnen geschleudert worden und das Hochwasser hätte das Gebiet des Gartower Deich- und Wasserverbandes gänzlich überflutet.

Das Siel hatte sich nun als Sicherheitsrisiko herausgestellt. Ein weiteres Hochwasser mit ähnlichem Wasserdruck hätte das Siel nicht ohne weitere Schäden überstanden, ganz abgesehen davon, dass eine erkannte Gefahr sofort abzustellen ist.

Daher beschloss der Vorstand des Gartower Deich- und Wasserverbandes im Jahre 2002 den völligen Neubau des Sieles. Die Finanzierung gestaltete sich weniger schwierig als sonst, die Gelder für die Flutschädenbeseitigung wurden rasch zur Verfügung gestellt.

Mit einer provisorischen Stahlarmierung war der Sielauslauf blockiert, daher musste das anfallende Binnenwasser mit Hilfe des Schöpfwerkes Restorf nach außendeichs gepumpt werden. Außerdem wurde im Bereich des Sieles eine Deichkronenfehlhöhe von 20 cm festgestellt, sodass beim Sielneubau zugleich die Deichseitenanschlüsse auf Sollhöhe gebracht werden mussten. Schließlich war der Schöpfwerksauslauf der neuen Situation anzupassen.

Das Ingenieurbüro WKP (Wachendorf und König) und Partner aus Harburg, welches bereits die Hochwasserschutzmauer Schnackenburg plante, erhielt den Auftrag, den Sielneubau planerisch zu erarbeiten. Es wurden Kosten in Höhe von 2,5 Mio. Euro errechnet. Zeitgleich erhielt das Ingenieurbüro Heinrich Lamprecht, Hannover, den Auftrag, Unterlagen für die Vorprüfung des Einzelfalles des Niedersächsischen Umweltverträglichkeitsgesetzes vom 5. 9. 2002 und den landschaftspflegerischen Begleitplan zu erarbeiten bzw. aufzustellen. Eine UVP-Studie und ein Planfeststellungsverfahren waren bei dieser Baumaßnahme nicht erforderlich. Dieses Vorgehen erfolgte in Abstimmung mit dem Gesetz über das "Biosphärenreservat Niedersächsische Elbtalaue" vom 14. 11. 2002.

Als Kompensationsmaßnahme für den Baumaßnahmeneingriff ist der Bau eines so genannten Biberpasses (Rohr durch den Deich) beschlossen worden, da sich in Schöpfwerksnähe mehrere Biber angesiedelt haben.

Als Bauherr trat neben dem Gartower Deich- und Wasserverband ferner der Unterhaltungsverband Jeetzel-Seege (für die zu erneuernden Rohrleitungen des Schöpfwerkes Restorf) auf.

Die Planung sah folgende Arbeitsschritte vor:

"Das Siel Restorf wird mit den vorhandenen lichten Öffnungsweiten und -höhen sowie unter Beibehaltung der Sohlenoberkante neu errichtet. Damit wird keine neue hydraulische Berechnung erforderlich.

Nach Abbruch des vorhandenen Bauwerks wird das neue Siel an gleicher Stelle in Stahlbetonweise als erdüberschüttete Konstruktion errichtet.

Nach dem vorliegenden Baugrundgutachten der Gesellschaft für Grundbau und Umwelttechnik GGU, Braunschweig, vom 26. 3. 2003 wird das Bauwerk flach gegründet. Die Tiefgründung des vorherigen Sieles verbleibt im Boden und wird in entsprechender Tiefe gekappt.

Die Ein- und Auslaufbereiche werden seitlich durch Spundwände begrenzt, die rückverankert werden.

Die Verschlussorgane bestehen auf der Außenseite aus einer senkrecht angeschlagenen Klappe, auf der Binnenseite aus einem Hubschütz.

Die Klappe auf der Außenseite öffnet und schließt sich allein durch die Fließgeschwindigkeit des Wassers. Im Bereich der Klappe sind deshalb eventuelle Ablagerungen regelmäßig zu entfernen.

Das Hubschütz auf der Binnenseite wird elektrisch angetrieben. Die Steuerung erfolgt als einfache EIN-AUS-Schaltung im Schöpfwerksgebäude.

Oberhalb des eigentlichen Sieldurchlasses werden zur Aufnahme des Deichkörpers und der Straße seitliche Begrenzungswände vorgesehen. An die wasserseitige Begrenzungswand schließen sich zu beiden Seiten Flügelwände an, die Umläufigkeiten verhindern sollen.

Deichneubau

Der Deich wurde von Süden her bis etwa in Höhe des Schöpfwerkes erneuert. Die Deichstrecke nördlich des Sieles ist ebenfalls neu gebaut worden. Im Bereich des Sieles und des Schöpfwerkes ist noch der alte Deichkörper vorhanden. Dieser ist nicht ausreichend standsicher und muss neu gebaut werden.

Der neue Stützkörper wird aus Sand aufgebaut und mit einer Abdeckung aus Auelehm versehen. Der neue Deich wird ca. oberhalb von + 14,00 m NN neu gebaut. Die Neigung auf der Außen- und Innenseite beträgt jeweils 1:3.

Durch den Neubau des Deiches verschiebt sich dessen Achse um bis zu ca. 2,75 m in Richtung Wasserseite.

Die Landesstraße auf dem Deich erhält eine Fahrbahnbreite von 6,50 m. Das Quergefälle beträgt fünf Prozent. Im Bereich zwischen den Treppen wird beidseitig der Straße ein Hochbord angeordnet. Dadurch

wird das Regenwasser gefasst und über die mit Längsgefälle versehenen Rinnen abgeleitet.

An der Binnenseite wird im Bereich des Schöpfwerkgebäudes eine Stützwand errichtet, um für den neuen Deich einen ausreichenden Abstand zum Gebäude zu erhalten."

Die Finanzierung der Baumaßnahmen erfolgte aus den gleichen Fonds wie beim Deichausbau Schnackenburg-Holtorfer Steege.

Im Juli 2003 erfolgte die Auftragsvergabe an die Firma Hoppe + Stolt, Dannenberg, die unverzüglich mit den Bauarbeiten begann. Für die Bauzeit wurde eine Vollsperrung der Straße Gartow-Restorf erforderlich, Moped- und Radfahrer sowie Fußgänger konnten in dieser Zeit eine Behelfsbrücke benutzen.

Schwierigkeiten und dadurch bedingt Zeitverzögerungen ergaben sich beim Rammen der Stahlspundwände: Die Widerstände im Baugrund sind vermutlich auf alte Trümmerstücke des Sielbauwerkes von 1945 zurückzuführen. In zehn bis zwölf Meter Rammtiefe ist die Firma Franki Grundbau auf Schwierigkeiten gestoßen, die Spundwände sind bis in 14, maximal 16 m Tiefe getrieben worden. Damit ist die gesamte Baukonstruktion künftig bei Hochwasserdruck sehr gut im Boden verankert. Gegen seitliche Umläufigkeit kamen Flügelspundwände von sechs Meter Länge, beiderseits des Sieles angeordnet, zur Ausführung. Ferner sind die Spundwandoberkanten während der Bauzeit auf NN + 19,00 m stehen geblieben und gewährleisteten einen ausreichenden Schutz vor überraschendem Hochwasser.

Das Sielbauwerk wurde im November 2003 fertig gestellt, im Dezember 2003 folgte der Bau des Straßenkörpers über das Sielbauwerk hinweg. Die Firma Köster aus Heide i. H. lieferte und baute die Verschlussteile in das Siel ein.

Damit ist nunmehr der Hochwasserschutz gewährleistet.

4. Bodenentnahmen, Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen

Das Gebiet um Schnackenburg/Gartow/Meetschow gehört zum naturempfindlichen Bereich. Zum Teil überlagern sich die ausgewiesenen Schutzgebiete. Vorhanden sind: die Naturschutzgebiete Lü 142 "Alandniederung-Garbe" und Lü 242 "Obere Seege" sowie "Untere Seegeniederung", das Landschaftsschutzgebiet DAN 25 "Höhbeck-Gartow", der Naturpark "Elbufer-Drawehn", das Feuchtgebiet internationaler Bedeutung "Elbaue zwischen Schnackenburg und Lauenburg", das EU-Vogelschutzgebiet Nr. 11 mit gleicher Bezeichnung sowie die für den Naturschutz wertvollen Bereiche und natürlich das neu geschaffene Biosphärenreservat Niedersächsische Elbtalaue.

Nach dem Niedersächsischen Bundes- und Naturschutzgesetz sowie dem Umweltverträglichkeitsgesetz sind vor Beginn von Deichbaumaßnahmen eine Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) und ein landschaftspflegerischer Begleitplan (LB) zu erarbeiten, in denen Umweltauswirkungen und Kompensationsmaßnahmen dargestellt werden. Ergeben sich relevante planerische Änderungen, müssen auch UVS und LB entsprechend geändert werden. Da hohe fachliche Qualifikation gefordert ist, müssen die Deichverbände derartige Studien finanzieren und Aufträge z. B. an Ingenieurbüros vergeben. Diese erarbeiten Unterlagen im Rahmen der Biotoptypenkartierung, der pflanzensoziologischen Vegetationsaufnahmen und der faunistischen Erfassungen. Mit erfasst werden Klima, Bodenverhältnisse, Landschaftsbild, naturräumliche Verhältnisse, Kulturund Bodendenkmäler u. a. m.

In Abwägung zwischen Deichbaueingriff und vorhandenem Naturpotenzial werden die eintretenden Auswirkungen sowie die Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen untersucht bzw. festgelegt. Dabei können Änderungen der Trassenführung vorgeschlagen und umgesetzt werden. Es ist an dieser Stelle nicht beabsichtigt, alle Aspekte der eben erwähnten Verfahren aufzuzeigen, das beinhalten die UVS und der LB.

Für die Deichbaustrecke Schnackenburg-Holtorfer Steege sind 430 ha Areal wissenschaftlich und gründlich untersucht worden. So gibt es Feuchtgrünländer, Feuchtwälder, Trockenrasen, naturnahe Bracks, Stillgewässer, Niedermoor, Sumpf, Feuchtgebüsche, Pioniervegetation hinsichtlich der Flora. Hierbei verwendete Bezeichnungen wie "Ruderalfluren" oder "Mageres mesophiles Grünland kalkarmer Standorte" sind in der UVS und im LB näher beschrieben.

Brut- und Rastvögel, Biber, Reh- und Schwarzwild, Fuchs, Feldhase und Mauswiesel wurden ebenso im Untersuchungsgebiet festgestellt wie Rotbuchunke, Laubfrosch, verschiedene Libellen- und Schmetterlings- oder Heuschreckenarten. Nach Bewertung aller Wechselwirkungen werden Vorschläge zur Trassenführung, Auswahl geeigneter Bodenentnahmen und Sicherungsmaßnahmen zur Vermeidung von Qualitätsverlusten besonderer Lebensraumtypen unterbreitet und nach Möglichkeit berücksichtigt.

Im Rahmen der Voruntersuchungen sind drei Sandbodenentnahmen südlich von Gummern und drei weitere kombinierte Sand/Lehmbodenentnahmen nördlich von Holtorf und südlich von Schnackenburg zum Vorschlag gekommen.

Nach einer eventuellen Ausbeute "wird die Abbaufläche naturschutzgerecht gestaltet, um die Kompensation im Sinne der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung zu ermöglichen …".

Hinsichtlich der Trassenführung sind im Bereich des ehemaligen Hannenbrackes die Varianten A (Ausbau des bestehenden Deiches) und B (Rückverlegung des Deiches) vorgeschlagen worden. Im Bereich "Böser Ort" sind die Varianten 1 bis 4 ausgewiesen, wobei 1 den Ausbau des bestehenden Deiches und 2–4 die Rückverlegung vorsehen. Empfehlungen zur Begrenzung der Arbeitsstreifen, Schonung der Gehölzbestände und Landschaftsräume werden ebenso ausgesprochen wie Minimierung der Bodenverdichtung oder Zwischenlagerung der Altdeichgrasnarbe.

Als Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen bieten sich die Umwandlung von Kiefernforsten in standortgerechte Hartholzauwälder, Umwandlung von Acker in Grünland und Neuanpflanzungen von Bäumen und Büschen sowie Errichtung von Stillgewässern an.

Grundsätzlich gelten derartige Festlegungen für fast alle Deichbaumaßnahmen.

Beim Deichausbau Meetschow-L 256 wird das Naturschutzgebiet "Untere Seege-Niederung" berührt, weil dessen Grenze die Binnenbracks "Kinderkuhle" und "Kleines Brack" mit einschließen, während das "Entenbrack" außerhalb liegt. Im Deichtrassenbereich werden verschiedene schützenswerte Grünlandarten einschließlich Flutrasen mit Seggen, Binsen oder Hochstauden und nährstoffreiche Stillgewässer beeinträchtigt. Ferner kommt es zum Verlust von rund 3000 m² Überschwemmungsfläche, Überschüttung von naturnahen Vorlandböden im gleichen Ausmaß und Bodenversiegelung durch die Anlage des Deichverteidigungsweges. Im LB sind vier Trassenvarianten ausgewiesen, Varianten 1 und 2 verlaufen weitgehend in der vorhandenen Linienführung, 2 sieht die Ausdeichung der bisherigen Binnenbracks "Kinderkuhle" und "Kleines Brack" vor, wie auch 4 bis zur Straße Meetschow-L 256. Ausgeführt wurde aus Deichsicherheitsgründen eine Verschiebung der Deichtrasse nach außen in die Niederung, ohne dass die Binnenbracks teilverfüllt werden müssen.

Auch in diesem Naturteilraum gibt es 13 gefährdete Pflanzenarten, Brutund Gastvögel, Erd-, Wasser- und Laubfrosch, Teichmolch, elf Libellenarten sowie fünf Heuschreckenarten.

Als Ersatz- bzw. Kompensationsmaßnahmen sind im April 2003 die Pflanzung von 60 Eichen/Eschen, die Rekultivierung der Sandentnahme "Kliemoor" und Maßnahmen an der Bodenentnahme bei Vietze (u. a. Gehölzanpflanzungen, Fluchtburg für Biber, Herstellung eines Querdammes) festgeschrieben worden.

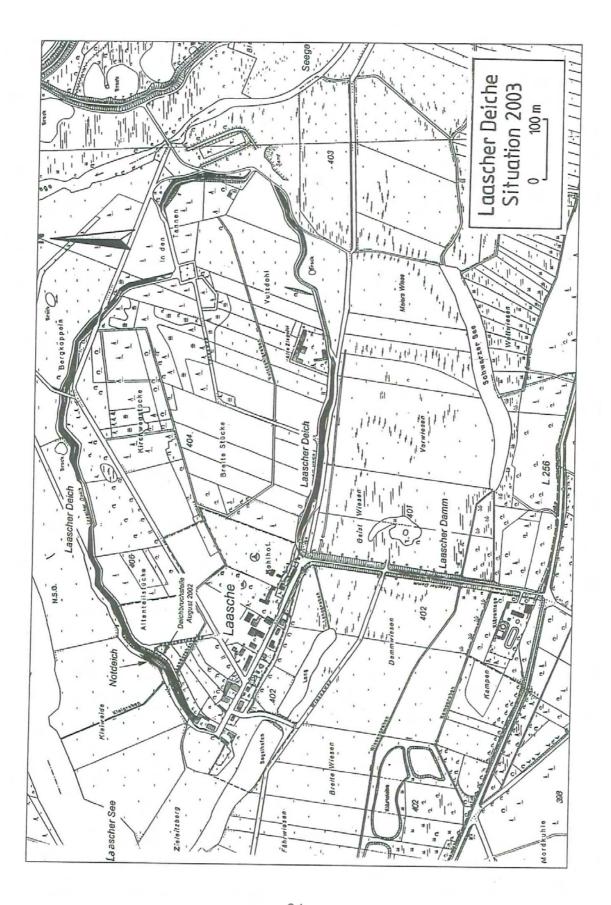
Von den Arbeiten zur Sanierung des Sieles Restorf beeinträchtigt wurde das EU-Vogelschutzgebiet Nr. 11 "Elbaue zwischen Schnackenburg und Lauenburg" sowie der Gebietsteil C des Biospährenreservats "Niedersächsische Elbtalaue". Daher ist die Erstellung eines LB notwendig geworden. Dabei ist die Existenz von Weiden-Auengebüschen, Seggen, Schilf, Rohrglanzgras, Flutrasen, verschiedenen schützenswerten Grünländereien, Biber, Brut- und Gastvögeln sowie Froscharten festgestellt worden.

Der bauliche Eingriff ist jedoch als gering zu bewerten, da der Zustand seit Errichtung des ehemaligen Sieles lediglich wieder hergestellt wird.

5. Verbleibende, künftige Baumaßnahmen

Mit der Fertigstellung der Deichbauabschnitte Schnackenburg-Holtorfer Steege und Meetschow-Landesstraße 256 sind die Deichstrecken im Gartower Deich- und Wasserverband und im Meetschow-Gorlebener Deichverband nach modernen Gesichtspunkten vollständig ausgebaut und können nunmehr den optimalen Hochwasserschutz gewährleisten. Damit findet eine 30-jährige Bauphase ein vorläufiges Ende. Vorläufig deshalb, weil mit Sicherheit auf künftige Veränderungen und Entwicklungen im Hochwassergeschehen reagiert werden muss und z. B. Deichnacherhöhungen notwendig werden könnten. Es verbleiben noch drei Maßnahmen, um den Hochwasserschutz im Raum Gartow-Schnackenburg sicherzustellen:

- Ausbau des Laascher Deiches
- Ausbau des Seegerückstaudeiches südlich von Kapern
- Nacherhöhung des linksseitigen Seegerückdeiches Nienwalde-Gartow



Ausbau des Laascher Deiches

Die Ortslage und Gemarkung Laasche, auf einer natürlichen Sanddüne in der Seegeniederung gelegen, wird mit einem Ringdeich gegen Hochwasser geschützt. Wegen der geringen Vorteilsfläche und wenigen Grundeigentümern war bisher keine Verbandsgründung erfolgt. Weder die Höhenlage noch die Abmessungen des Deiches entsprechen den heutigen Anforderungen, außerdem fehlt es ihm an der notwendigen Pflege. Dennoch hielt dieser Deich den bisherigen Hochwassern, darunter so bedeutenden wie 1974/75, 1981 und 1988 stand. Aber beim Hochwasser im August 2002 brach nordöstlich von Laasche der Deich an zwei Stellen und überflutete fast das gesamte eingedeichte Gebiet.

Dabei hat es in der Vergangenheit nicht an Bemühungen gefehlt, Abhilfe zu schaffen: so 1988, als eine Verbandserweiterung des Gartower Deich- und Wasserverbandes unter Einbeziehung der Laascher Insel erwogen wurde. Rechtliche und andere Gründe verhinderten dies jedoch. Bereits damals war das Problem schon 20 Jahre lang erörtert worden ohne Aussicht auf Realisierung. Der Gartower Gemeinderat hatte sich im Juni 1992 befürwortend zur Gründung eines Laascher Deichverbandes geäußert, aber es waren wohl die damit einhergehenden Unterhaltungskosten, die die wenigen Grundeigentümer nicht zu leisten vermochten. Ein fertig ausgearbeiteter Bauentwurf "Hochwasserschutz für die Laascher Insel" existierte bereits. Eine erste Untersuchung datiert von 1980. Ein großer Teil der geschützten Flächen steht im Eigentum der Domänen- und Landesforstverwaltung. Es gelang unter Einflussnahme der letzten Regierungspräsidentin Birgit Honé, diese staatlichen Institutionen zur Mitgliedschaft in das künftige Verbandsgebiet zu bewegen. Damit war der Weg frei zur Verbandgründung und baulichen Umsetzung eines modernen Hochwasserschutzes. Entsprechende Baumaßnahmen sind bisher noch nicht zur Ausführung gekommen.

Die Deichbruchstellen sind noch im September 2002 unter Koordinierung des NLWK Lüneburg und der Kreisverwaltung geschlossen worden. Es waren 130 LKW-Ladungen Sand notwendig, um die fünf Meter tiefe Bruchstelle zu verfüllen.

Nach dem Deichbruch kam neue Bewegung in die festgefahrene Diskussion, schon am 27. 1. 2003 kam es zur Gründung des Wasser- und Bodenverbandes Laascher Insel.

Der NLWK Lüneburg erarbeitete im Februar 2003 Unterlagen zur Antragskonferenz einschließlich der Umweltverträglichkeitsprüfung, die das Ingenieurbüro Heinrich Lamprecht, Hannover, durchführte. Wenige Tage später legt der NLWK einen Rahmenentwurf mit mehreren Lösungsvarianten hinsichtlich der künftigen Deichtrasse vor. Die Antragskonferenz fand am 19. 3. 2003 statt.

Ausbau des Seegerückstaudeiches südlich von Kapern

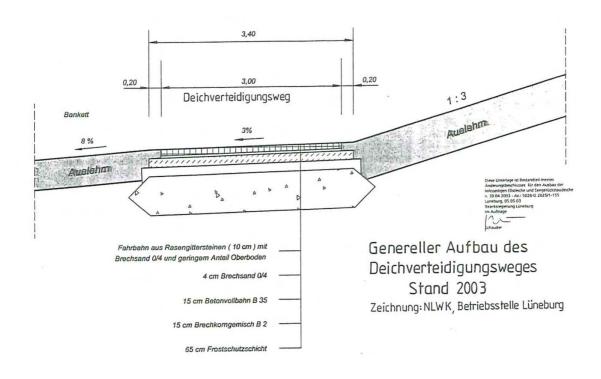
Aus der Vergangenheit existiert eine nicht durchgehende Verwallung vom ausgebauten rechtsseitigen Seegerückstaudeiches zwei Kilometer oberhalb des Gutes Quarnstadt beginnend entlang des Waldrandes südwestlich von Kapern auf knapp zwei Kilometer Länge. Diese den Elbehochwasser-Rückstau kehrende Verwallung kann den Hochwasserschutz nur bedingt erfüllen.

Das Elbehochwasser von 1981 zeigte deutlich auf, wie gefährdet der Gartower Deich- und Wasserverband in diesem Bereich war. Fast wäre das Hochwasser durch die nicht hochwasserfreien Geländestellen im Wald südlich von Kapern gelaufen und hätte das Verbandgebiet rückwärtig überflutet. Ein Ausbau der Verwallung und die Verlängerung bis nach Stresow ist daher sinnvoll. Im Zuge der geplanten Alandüberleitung durch die Seegeniederung wurde die Problematik 1992 erneut aufgegriffen. Es bestand die Vorstellung, den so genannten Postweg um 1,50 m aufzuhöhen, mit Böschungsneigungen 1:2 sowie die Deichkrone mit Mineralgemisch zu versehen. Zu einer Ausführung kam es jedoch nicht.

Wiederum war es das Elbehochwasser, nunmehr das von August 2002, welches diese Schwachstelle schlagartig in das Bewusstsein rückte. Erneut drohte das Wasser rückwärtig in das Verbandgebiet zu laufen. Dieser Gefahr wurde mit einem eilig und mit Hilfe von Planierraupen der Bundeswehr errichteten Notdamm begegnet. Der NLWK Lüneburg hatte kurz zuvor eine Studie erarbeitet, die Lösungsmöglichkeiten aufzeigt. Unter dem Eindruck der neuerlichen Gefahr wird es umgehend zur Realisierung einer durchgehenden Deichlinie bis zum Alanddeich kommen.

Daher legt der NLWK mit Datum vom 26. September 2003 einen entsprechenden Rahmenentwurf vor, welcher als Grundlage für den noch folgenden Bauentwurf dient.

Unberücksichtigt in dieser Berichterstattung bleibt die notwendig werdende Nacherhöhung des linksseitigen Seegerückstaudeiches von





Nienwalde nach Gartow. Planungen dafür sind beim NLWK aufgelaufen (seit Herbst 2003).

Im Zuge der Wiederherstellung der Deichsicherheit sind noch ergänzende Maßnahmen durchgeführt worden: Beseitigung der Übererdung des Deichverteidigungsweges Holtorfer Steege-Höhbeck und Höherlegung der Binnenberme im Bereich des verfüllten Bracks "Meyers Haken".

Im Planfeststellungsbeschluss vom 20. 6. 1983 war unter Punkt 2.16 eine Auflage zu erfüllen:

"... Zur Verringerung des Eingriffes ist der Deichverteidigungsweg sechs Zentimeter zu übererden" (auf der Strecke Holtorfer Steege-Höhbeck). Wegen dieser Übererdung gab es mancherlei Konflikte, aber sie blieb und wurde sogar erneuert. Beim Elbehochwasser 2002 erwies sich die Erde als gefährliches Hemmnis für die Einsatzfahrzeuge. Infolge Sickerwasseraustritt an der Binnenböschung wurde die Erdmasse rutschig, die darunter liegende Betonfahrbahn war in ihren Abmessungen für die schweren und breiten Fahrzeuge kaum mehr erkennbar. Die Fahrzeuge sackten im anschließenden Bankett ein. Daher wurde die sechs Kilometer lange Betonfahrbahn mit einem Spezialfahrzeug der Bundeswehr vom Erdreich geräumt. Diese Aktion musste schnell geschehen, ein sauberes Verteilen des Bodens war damals nicht möglich.

Nach dem Antrag auf Änderung der Planfeststellung vom 3. 12. 2001 wurden als Ersatzmaßnahmen Baum- und Buschreihen gepflanzt, ein Stillgewässer geschaffen sowie eine weitere Fläche der natürlichen Entwicklung überlassen. Sie sind konzentriert auf die Bodenentnahme südlich von Gummern und wurden zusammen mit denen des Deichausbaues Schnackenburg-Holtorfer Steege umgesetzt.

Ebenfalls beim Hochwasser 2002 zeigte sich eine weitere Schwachstelle: Der Deichverteidigungsweg in der Gemarkung Pevestorf in Höhe des verfüllten ehemaligen Außenbracks "Meyers Haken"/"Pfingstbrack" wurde wegen seiner niedrigen Lage auf rund 150 m überflutet und unpassierbar. Sickerwasseranfall war die Ursache. Im Zuge der Wiederherstellung der Deichsicherheit wird nun der Weg auf rund 500 m Länge aufgehöht.

Quellen

Simon, M:

"Anthropogene Einflüsse auf das Hochwasserabflussverhalten im Einzugsgebiet der Elbe", Wasser und Boden, Jahrgang 48, Heft 2/1996, Seite 19-23

Puffahrt, Otto: "Unruhige Tage an der Elbe und Seege. Das Sommerhochwasser im August 2002 im Raum Gartow-Schnackenburg", Kapern-Gartow 2002, 95 Seiten

Wasserwirtschaftsamt Lüneburg:

"Deichbau und Landschaftsgestaltung aufgezeigt am Beispiel der Deichbaustrecke Restorf-Brünkendorf", Lüneburg 1982, 16 Seiten (Thienel-Löken)

NLWK, Betriebsstelle Lüneburg:

"Antrag auf Änderung der Planfeststellung für die Erhöhung, Verstärkung und Verlegung des Elbedeiches zwischen Holtorfer Steege und Höhbeck. Entfernung der Übererdung des Deichverteidigungsweges von Deich-km 3 + 600 bis 10 + 040" vom 3. 12. 2001

NLWK, Betriebsstelle Lüneburg:

"Rahmenentwurf zum Ausbau, zur Verstärkung und Verlegung der Deiche in der Ortschaft Laasche" vom 28. 2. 2003

NLWK, Betriebsstelle Lüneburg:

"Unterlagen zur Antragskonferenz nach § 5 UVPG für den Ausbau, die Verstärkung und Verlegung der Deiche der Ortschaft Laasche" vom 21. 2. 2003

Dipl.-Ing. Heinrich Lamprecht, Hannover:

"Umweltverträglichkeitsstudie inkl. FFH-Verträglichkeitsstudie: Ausbau des Elbedeiches zwischen Schnackenburg und Holtorfer Steege", Hannover, September 2002

Dipl.-Ing. Heinrich Lamprecht, Hannover:

"Landschaftspflegerischer Begleitplan. Ausbau des Elbedeiches zwischen Schnackenburg und Holtorfer Steege", Hannover, September 2002

NLWK, Betriebsstelle Lüneburg:

"Antrag auf Planänderung gemäß § 76 Verwaltungsverfahrensgesetz für den Ausbau des Seegerückstaudeiches im Gebiet des Meetschow-Gorlebener Deich- und Wasserverbandes (Stat. Km 0 + 400 bis 1 + 000)" vom 4. 2. 2003

Dipl.-Ing. Heinrich Lamprecht, Hannover:

"Landschaftspflegerischer Begleitplan mit erforderlicher Betrachtung der Umwelt- und FFH-Verträglichkeit. Deicherhöhung und -verstärkung der Binnenbracks bei Meetschow Deich-km 0 + 400 bis 1 + 000", Dezember 2002

Dipl.-Ing. Heinrich Lamprecht, Hannover:

"Landschaftspflegerischer Begleitplan zur Änderung der Sandentnahme Kliemoor sowie von Ersatzmaßnahmen des Deichausbaues Meetschow-Gorleben", März 2002

Ingenieurbüro Dr. Schwerdhelm + Tjardes GbR, Schortens:

"Hydraulische Untersuchungen zur Bodenentnahme Vietze", Juli 1999

NLWK, Betriebsstelle Lüneburg:

"Antrag auf Planfeststellung für den Ausbau des linksseitigen Elbedeiches von Schnackenburg bis Holtorfer Steege, Deich-km 0 + 700 bis 3 + 600" vom 28. 6. 2002

Bezirksregierung Lüneburg:

"Planfeststellungsbeschluss ... für den Ausbau des linksseitigen Elbedeiches und Seegerückstaudeiches des Meetschow-Gorlebener Deich- und Wasserverbandes ..." vom 9. 3. 1999

Ingenieurbüro Dr. Schwerdhelm + Tjardes GbR, Schortens:

"Bodenentnahme bei Vietze. Hydraulische Verbindung bei der Bodenentnahmestellen und Erosionssicherung" vom 30. 4. 2003

Bezirksregierung Lüneburg:

"Planänderungs- und Ergänzungsbeschluss für den Ausbau des linksseitigen Elbedeiches und Seegerückstaudeiches vom 9. 3. 1999" vom 30. 4. 2003

Gesetz zur Umsetzung der Richtlinie des Rates vom 27. Juni 1985 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (85/337/EWG, vom 12. 2. 1990, Bundesgesetzblatt Teil I) vom 20. 2. 1990, Seite 205 ff.

WKP König und Partner, Planungsbüro für Bauwesen GmbH, Hamburg: "Sanierung des Sieles und der Rohrleitungen des Schöpfwerkes Restorf sowie des angrenzenden Hochwasserdeiches (Seegedeich)" vom 25./30. 4. 2003

Dipl.-Ing. Heinrich Lamprecht, Hannover:

"Landschaftspflegerischer Begleitplan inkl. Untersuchung der Verträglichkeit nach § 45 NNatG. Sanierung des Sieles Restorf und des angrenzenden Hochwasserdeiches", Mai 2003

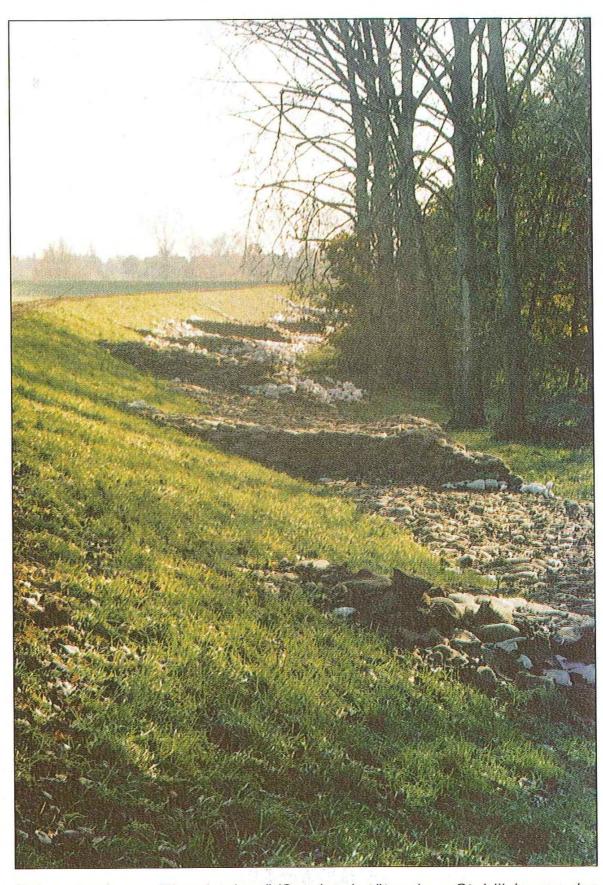
Dipl.-Ing. Heinrich Lamprecht, Hannover:

"Erstellung von Unterlagen für die Vorprüfung des Einzelfalles gem. § 3 des Niedersächsischen Gesetzes über die Umweltverträglichkeit (NUVPG) (Siel Restorf)" vom 27. 2. 2003

Gesetz über das Biosphärenreservat "Niedersächsische Elbtalaue" vom 14. 11. 2002, Niedersächsisches Gesetz- und Verordnungsblatt 2002, Seite 426 ff.

NLWK, Betriebsstelle Lüneburg:

"Rahmenentwurf des Gartower Deich- und Wasserverbandes zur Sicherstellung des Hochwasserschutzes zwischen Gartow und der Landesgrenze zu Sachsen-Anhalt durch Erhöhung, Verstärkung und Verlegung des rechtsseitigen Seegerückstaudeiches Deich-km 0 + 000 bis Deich-km 7 000" vom 26. 9. 2003



Schnackenburg, "Riegelverbau" (Sandsackstützen) zur Stabilisierung des Altdeiches (29. 10. 2002)