

Unterwegs zum „Bösen Ort“

Am nächsten Morgen, pünktlich um 9 Uhr, werde ich im Burghof von Dr. Christian Damm, einem energischen jungen Herrn, abgeholt. Christian Damm ist Biologe und Leiter des Naturschutzgroßprojektes, das sich mit der Lenze-ner Deichrückverlegung befasst. Dr. Damm ist unter Zeitdruck und so fahren wir anstatt mit dem Rad mit einem VW-Bus in das Projektgebiet, das sich vom Lenze-ner Yachthafen aus 7 km stromaufwärts, bis zum „Bösen Ort“ erstreckt. Am „Bösen Ort“ macht die Elbe eine 90 Grad scharfe Biegung. Und ausgerechnet in diesem Bereich verengt sich das dem Fluss bei Hochwasser zur Verfügung stehende Bett von 1200 m auf weniger als 500 m. Der „Böse Ort“ trägt seinen Namen zu Recht: In Punkto Deichsicherheit ist er eine Gefahrenstelle ersten Ranges. Darauf haben schon Ende des 19. Jahrhunderts die Wasserbauer der königlichen Elbstromverwaltung hingewiesen und auf Abhilfe gedrängt. Und so ist die

Idee der Deichrückverlegung bei Lenzen bereits über 100 Jahre alt.

1963 wurde die Empfehlung zur Deichrückverlegung erneuert, ein Vorhaben, das aufgrund der Grenzsituation keine Chance hatte, realisiert zu werden. Nach der Wende, als der Deich saniert werden sollte, griff die Verwaltung des Biosphärenreservates die Idee neu auf. Dabei ging es den Ökologen weniger um die Beseitigung der hydraulischen Engstelle, sondern um die Rückgewinnung eines Überflutungsraums, in dem sich mannigfaltige Naturschutzmaßnahmen verwirklichen ließen.

Von Wasserbauern und Deichschlitzern

„Hier trifft der neue Deich auf den alten“, sagt Damm und steuert den VW-Bus nach rechts, auf die schmale Krone des Altdeichs. „Der alte Deich wird erst im Sommer 2009 geschlitzt, noch können wir direkt an der Elbe entlangfahren.“ Kurz darauf hält Dr. Damm an. „Jetzt sind wir an der Stelle, an der der Deich auf einer Länge von 400

m komplett abgetragen wird. Darüber hinaus wird es 5 Deichschlitzungen geben, von 200–400 m Länge. Insgesamt werden so 20 Prozent des Altdeichs abgetragen.“ „Warum beseitigt man den alten Deich nicht ganz?“, frage ich.

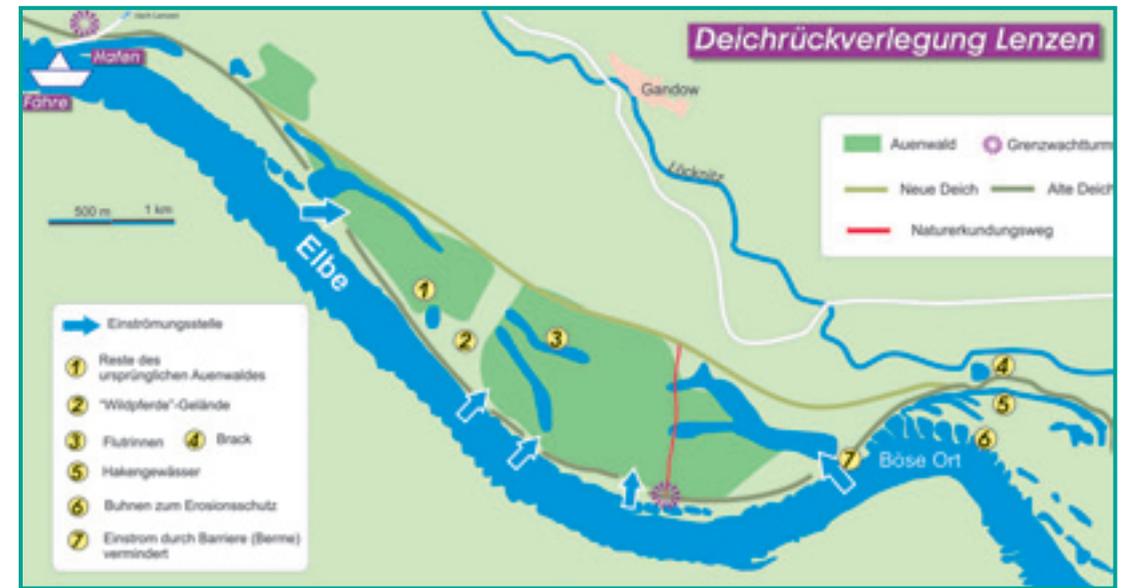
„Das ist zum einen eine Kostenfrage, zumal die teilweise Abtragung ökologisch ausreicht. Außerdem hängt es mit der Schifffahrt zusammen. Die Fachleute von der Bundeswasserstraßenverwaltung wollen bezüglich der Befahrbarkeit der Schifffahrtsrinne keinerlei Risiko eingehen.“

„Aber auf der Elbe fahren doch kaum Schiffe!“

„Das sehen in der Tat immer mehr Menschen, aber dennoch wird die Elbe als Bundeswasserstraße unterhalten. Auch wenn dieses Projekt die Wasserstraße so wenig wie möglich berührt, gibt es doch einige Detailfragen, bei denen es unterschiedliche Interessen gibt. Da kann man nur etwas erreichen, wenn man kompromissfähig ist.“

„Wie werden die Schlitzungen gestaltet?“

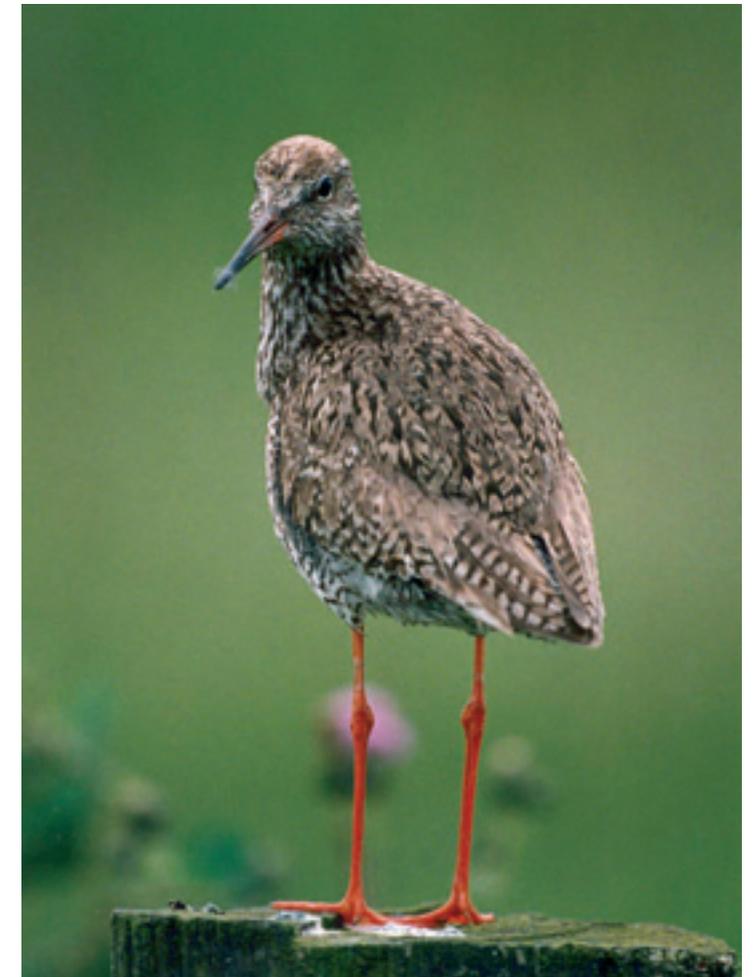
„An der Stelle, an der wir gerade stehen, wird der Deich völlig ab-



getragen und das Gelände darüber hinaus eingetieft. Ganz oben, am „Bösen Ort“, wo der Stromstrich bei Hochwasser direkt auf den alten Deich prallt, bleibt dagegen eine niedrige Verwallung stehen. Damit erreicht man, dass das Hochwasser zunächst von unten her in das Rückdeichungsgelände einströmt. Erst ab Abflussmengen von mehr als 1200 m³/s, also von Hochwässern, die über dem „Normalhochwasser“ liegen, überströmt die Elbe die Verwallungen am Bösen Ort. Die Flutung des Geländes erfolgt so sanfter. Man reduziert die Erosion...“

„...und verhindert so die natürliche Dynamik. Vermutlich hat die Schifffahrtsverwaltung auch eine Befestigung des oberen Einlasses durch Wasserbausteine durchgesetzt.“

„Ja, das war einer der Kompromisse, denn ohne Befestigung würde die Elbe den Altdeich langsam, aber sicher abtragen und damit wäre der mühsam hergestellte Kompromiss zwischen den Naturschutzzielen und den wasserbaulichen Erfordernissen in Frage gestellt. Aber auch so bekommen



Rotschenkel



Elbdeich mit Kolonnenweg bei Hochwasser