

51. Tour am 31.08.2013 von Uelzen nach Lüneburg

Uelzen ist u.a. wegen seines Hundertwasserbahnhofs bekannt. 2009 wurde er als Kleinstadt-Bahnhof des Jahres ausgezeichnet. Beeindruckend sind die farbenfrohen Mosaiken, bunten Säulen, der Flussbett-Boden in der Bahnhofshalle, die fantasievollen Pflasterung auf den Bahnsteigen und andere kuriose und liebenswerte Details. Besonders zu erwähnen sind die originell gefliesten Toilettenräume im Hauptgebäude.



Leider bekamen wir vom originellen Bahnhof an diesem Tage nicht viel zu sehen, denn bei unserer Ankunft herrschte überall das Chaos. Besonders die Treppe war mit Reisenden völlig verstopft. So mussten wir einige Zeit warten, bis wir mit unseren 14 Rädern schließlich zum Ausgang gelangten.

Von Uelzen aus fuhren wir streckenweise am Ilmenauradweg <http://www.ilmenauradweg.de/> entlang. Im Wald hinter Emmendorf stellten wir uns zum Gruppenfoto auf. Über unseren Köpfen schwebte hierbei eine Noten-Installation für das bekannte Volkslied „Kein schöner Land in dieser Zeit“.



Nächstes Ziel war der Aussichtsturm des Jastorfer Sees. Von diesem Aussichtsturm aus lassen sich die vielen Vogelarten am ehemaligen Baggersee gut beobachten. Der See ist in den 1970er Jahren durch Bodenabbau im Zuge des Baus des Elbe-Seitenkanals entstanden. Der See wurde mit seinen Uferbereichen als Ausgleichs- und Ersatzmaßnahme für den Bau des Kanals geplant und wurde entsprechend als Naturschutzgewässer entwickelt. Dafür wurden Flach- und Tiefwasserzonen und die Uferlinie des späteren Sees angelegt. Heute steht der See, der nahezu vollständig von Gehölzen und Röhrichtbereichen umgeben ist, vollständig dem Naturschutz zur Verfügung. Er ist ein wichtiger Lebensraum u.a. für Wasservögel und Amphibien. Im Bereich des Sees konnten rund 140 Vogelarten, davon knapp 50 Brutvogelarten, nachgewiesen werden.



Zusammen mit der Ilmenau unterquerten wir die Stahltröge des Elbe-Seitenkanals und bemerkten: Es ist schon ein seltsames Gefühl, wenn ein Schiffsschubverband mit bis zu 3.500 t Gewicht über den Köpfen tuckert. In der Klein-Bünstorfer Heide trafen wir einen Schäfer, der gerade seine 200 Heidschnucken und etwa 10 Ziegen weiden ließ.



Hannelore sprach den Schäfer an und dieser gab uns erfreut Auskunft. Wir lernten: Schäfer ist ein Lehrberuf. Nur durch intensiven Verbiss der Heidekräuter kann diese Landschaft erhalten werden. Die Tiere bleiben zumeist auch im Winter im Freien. Die Ziegen dienen mit ihrer hochwertigen Ziegenmilch als Ammen, wenn die Mutterschafe keine Milch geben. Während des Vortrags kamen unsere Warnwesten besonders gut zur Geltung.



Nach der Kaffeepause im Kurort Bad Bevensen radelten wir nach Bienenbüttel, vorbei am Kloster Medingen. In der spätbarocken Rundkirche des Damenstiftes und im ehemaligen Brauhaus erklingen dort in 2013 an bis zu sechs Wochenenden Konzerte. Siehe: (<http://www.kloster-medingen.de>).

Hinter Bienenbüttel wurde der Himmel immer dunkler. In Melbeck öffnete sich der Himmel. Radler mit regensicherer Kleidung waren absolut im Vorteil.

Später suchten wir in Deutsch-Evern zwei gegenüberliegende Bushaltestellen als Regenschutz auf. Die Badehosen blieben ungenutzt. Nein, die versprochenen Badestellen an der Ilmenau wa-

ren bei dieser Witterung alles andere als einladend. Nach einer kurzen Fahrt durch die Villensiedlung und durch wunderschönen Laubwald erreichten wir die Salz- und Hansestadt Lüneburg.



In Lüneburg gibt es ein sehr schönes Ortsbild mit vielen alten Backsteinhäusern. Leider fehlte uns wieder einmal die Zeit für einen größeren Stadtrundgang. Jedem Interessierten möchte hier deshalb einen gesonderten Besuch empfehlen. Ich war während meiner Wehrpflichtzeit in Lüneburg stationiert.

Empfehlen kann ich auch Bootstouren auf der Ilmenau. Auf unserer 51. Radtour trafen wir mehrfach auf eifrige Paddler. Entlang des Flusses gibt es die Möglichkeit Boote zu leihen, z.B. bei <http://www.kanu-rahmann.biz/> oder bei <http://www.heide-kanu.de/index.htm>.

Da ich gerade bei der Boots- bzw. Schifffahrt bin, füge ich Euch noch die Geschichte zum Kanal- dammbruch bei Lüneburg als Extra bei. Wenn Ihr diese Seiten gelesen habt, wisst Ihr, warum ich die Trogstrecken am Elbe-Seitenkanal immer mit viel Respekt unterquere.

Hans-Joachim Vehlow (=Jo)
Rethen, den 08.09.2013

Dammbruch: Der Elbe-Seitenkanal läuft aus



Im Elbe-Seitenkanal klafft eine Lücke: Die Aufräumarbeiten nach dem Dammbruch dauern mehrere Wochen.

Bei der Eröffnung wird der Elbe-Seitenkanal am 15. Juni 1976 als Jahrhundertbauwerk gefeiert. 115 Kilometer zieht er sich durch die Lüneburger Heide, verbindet die Elbe mit dem Mittellandkanal. 33 Tage später ein Schock: Es ist Sonntag, der 18. Juli, als gegen 11 Uhr bei den Feuerwehren Notrufe eingehen. Ein Leck im Kanal an einer schmalen Unterführung nahe des Dorfes Erbstorf bei Lüneburg. Wasser schießt aus dem höher gelegenen Trog in das Umland. Der Sog reißt immer mehr Material mit, der Kanal wird unterspült und bricht schließlich auf ganzer Breite ein. Schnell wird deutlich, dass gewaltige Überflutungen drohen. Die Feuerwehren vor Ort sind überfordert. Der Kreisdirektor löst Katastrophenalarm aus und fordert Hubschrauber an.

15 Quadratkilometer Land überschwemmt

Aus der Luft wird das Ausmaß des Unglücks deutlich. Wassermassen strömen auf die umliegenden Orte zu. Am schwersten treffen sie Erbstorf, ein Ortsteil der Gemeinde Adendorf. Keller laufen voll, Hauswände stürzen teilweise ein. Feuerwehren helfen den Bewohnern, ihre gefluteten Wohnungen zu verlassen. Noch drei Kilometer vom Kanal entfernt steht die Bahnlinie Lüneburg-Lübeck unter Wasser, nördlich von Lüneburg wird die Bundesstraße 4 unterspült. Das Wasser des Kanals breitet sich auf etwa 15 Quadratkilometern aus. Immer mehr Helfer beteiligen sich an den Rettungsarbeiten: Technisches Hilfswerk, Rotes Kreuz, Bundeswehr und Bundesgrenzschutz sind alarmiert. Ihre Aufgabe: das Wasser stoppen.

Die Flut lässt sich nicht aufhalten

Das Sicherheitstor Erbstorf nördlich der Unglücksstelle verhinderte noch größere Schäden. Sicherheitstore, mit denen künstliche Wasserstraßen ausgerüstet sind, sollen in dieser Situation verhindern, dass der gesamte Kanal leer läuft. Am Elbe-Seitenkanal muss das Erbstorfer Tor wenige Hundert Meter nördlich der Unglücksstelle geschlossen werden. Doch bis der zuständige Mitarbeiter informiert und vor Ort ist, vergeht kostbare Zeit. Nach etwa anderthalb Stunden ist die Barriere geschlossen, aus Norden strömt kein Wasser mehr nach. Schwieriger ist es in südlicher Richtung. Das nächste Sicherheitstor bei Wieren ist gut 45 Kilometer entfernt. Bis zur Schleuse Uelzen sind es immerhin rund 40 Kilometer - dazwischen gewaltige Wassermassen. Ein Schiff, das etwa 400 Meter südlich der Unfallstelle fährt, soll quer in den Kanal gestellt werden und als Damm dienen. Doch der Versuch scheitert, Stahlseile reißen, das Schiff dreht sich wieder und läuft in Fahrtrichtung auf Grund.

Panzer fahren in den Kanal

Die beteiligte Panzerbrigade 8 der Bundeswehr aus Lüneburg schlägt nun vor, mit ihren tonnen-schweren Fahrzeugen im Kanal eine Barriere zu bilden. Bergepanzer rollen über den Deich ins Wasser und stellen sich neben das Schiff. Zusätzlich verringern schwere Metallteile die Strömung in dem rund 50 Meter breiten Kanal. Helfer füllen Tausende Sandsäcke und stopfen damit weitere Lücken. Das Wasser beginnt sich zu stauen, die Aktion gelingt. 200 Meter hinter dieser provisorischen Barriere wird eilig ein fester Damm aus Steinen und Sand in den Kanal gebaut. Er stoppt schließlich auch das durchsickernde Wasser. Nach 15 Stunden, gegen 3 Uhr in der Nacht zum Montag, ist der Kanal verschlossen. Am Montagnachmittag wird der Katastrophenalarm aufgehoben.

Schäden in Millionenhöhe

Die Reparatur des Elbe-Seitenkanals dauert mehrere Wochen. Andere Unterführungen werden überprüft und teilweise verstärkt. Erst gut ein Jahr später, am 24. Juni 1977, können Schiffe die Unglücksstelle wieder passieren. Die Schäden gehen in die Millionen. Rund fünf Millionen Mark kostet die Reparatur der Bruchstelle, weitere 15 Millionen Mark Schaden richteten die ausgeströmten Wassermassen an - etwa sechs Millionen Kubikmeter. Glück im Unglück: Niemand wird verletzt.

Gutachter entdecken Baumängel



An der Unglücksstelle führt ein schmaler landwirtschaftlicher Weg durch den Kanal. Untertunnelungen, am Elbe-Seitenkanal gibt es rund 15, gelten als kritische Punkte. Dort stoßen unterschiedliche Materialien und Bauelemente aneinander. Kanalbauer wissen, dass diese Stellen besonders sorgfältig geplant und gebaut werden müssen. Am Elbe-Seitenkanal gab es offenbar Pannen, denn Gutachter finden später eine ganze Reihe von Baufehlern. An der Unglücksstelle bei Kanalkilometer 102,709 sickerte durch undichte Fugen Wasser in die Erde um den Kanaltrog und sammelte sich in Hohlräumen.

Immer größere Löcher entstanden, bis das Kanalbett aus Asphaltbeton schließlich riss.

Quelle: NDR