

Schiffsfahrstuhl in der Lüneburger Heide

Das Hebework in Scharnebeck

Leo Bockelmann

Einführung

Am nordöstlichen Rand der Lüneburger Heide befindet sich mit dem Schiffshebewerk Lüneburg ein in vielerlei Hinsicht beeindruckendes Verkehrsbauwerk (Abb. 1). Es handelt sich um eine Art Fahrstuhl für Schiffe, mit welchem bei Kanalbauwerken ein Geländeversprung überwunden wird. Dazu werden Schiffe in einem wassergefüllten Trog nach oben oder unten befördert. Die zum gleichen Zweck überwiegend genutzten Schleusen fügen Wasser in einem Becken hinzu oder lassen es ab, um Wasserfahrzeugen die Überwindung eines Niveauwechsels zu ermöglichen. Anders als bei Schiffshebewerken ist mit Schleusen jeweils nur ein geringerer Höhenunterschied erreichbar. Beim Schiffshebewerk Lüneburg wird die Differenz von 38 Metern überwunden.

Das Schiffshebewerk ist Teil des zwischen 1968 und 1976 errichteten Elbe-Seitenkanals, der die Elbe östlich von Hamburg auf einer Länge von 115 Kilometern mit dem Mittellandkanal zwischen Wolfsburg und Braunschweig verbindet. Damit sollte eine Binnenwasserstraßenverbindung zwischen dem Hamburger Hafen und dem Ruhrgebiet geschaffen werden, wobei der Kanal teils unweit der damaligen innerdeutschen Grenze verläuft (Abb. 2). Beim Elbe-Seitenkanal handelt es sich neben dem Main-Donau-Kanal um den einzigen großen Kanalneubau in Deutschland seit dem Zweiten Weltkrieg. Das Hebework liegt nordöstlich von Lüneburg bei der Ortschaft Scharnebeck – weshalb es auch als Schiffshebewerk Scharnebeck bekannt ist – am Übergang zwischen der Geestlandschaft der Lüneburger Heide und der Lüneburger Elbmarsch unweit der Mündung des Kanals in die Elbe. Im Verlauf der Kanalstrecke besteht ein Höhenunterschied von insgesamt 61 Metern,



Abb. 1: Blick auf das Schiffshebewerk Lüneburg in südwestliche Richtung, Foto 1992.

zu deren Überwindung das Schiffshebewerk und die Schleuse Uelzen errichtet wurden. Hebework und Schleuse sind erforderlich, weil Kanäle in der Regel ein horizontales Profil aufweisen und im Gegensatz zu Flüssen kein Gefälle haben, da ihr Wasser sonst abfließen würde. Um Wasserfahrzeuge den Wechsel zwischen verschiedenen Geländeneiveaus zu ermöglichen, sind daher Abstiegsbauwerke wie Schiffshebewerke und Schleusen notwendig. Im Fall des Elbe-Seitenkanals dauert der gesamte Transportvorgang im Schiffshebewerk mit etwa 15 Minuten nur etwa halb so lang wie in der Schleuse, bei der die Überwindung von 23 Höhenmetern 27 Minuten in Anspruch nimmt. Der reine Hebevorgang – ohne Ein- und Ausfahrt der Schiffe – erfolgt sogar in nur drei Minuten.¹ Nicht zuletzt aufgrund ihrer Komplexität und hoher Kosten stellen Schiffshebewerke jedoch eine Seltenheit dar. In Deutschland sind in Lüneburg, in Magdeburg-Rothensee (Inbetriebnahme 1938) sowie zweien in Niederfinow (Inbetriebnahme 1934 und 2022) derzeit nur vier in Betrieb.

Im Folgenden wird das Schiffshebewerk Lüneburg entlang seiner Entstehungsgeschichte sowie seiner Bestandteile und Funktionsweise genauer

¹ Vgl. Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes: Elbe-Seitenkanal. Natur und Technik. Hamburg: Hans Christians 1976, S. 35, 40, 44.

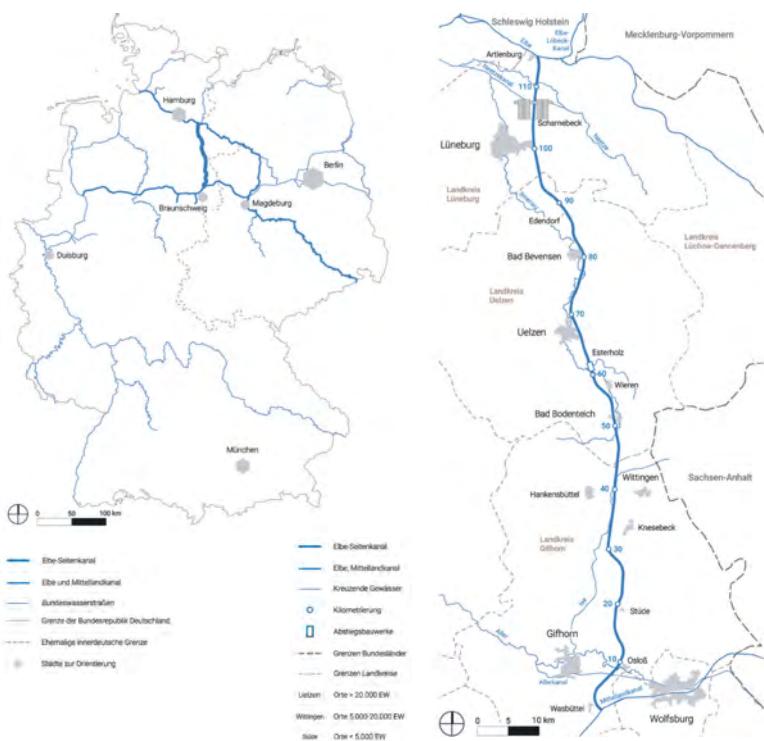


Abb. 2: Lageplan des Elbe-Seitenkanals mit dem Schiffshebewerk Lüneburg, Grafik 2019.

vorgestellt. Davon ausgehend soll das Hebwerk mit Blick auf das Zusammenspiel von mobilen und immobilen Bestandteilen und die gestalterischen Lösungen für daraus resultierende Probleme untersucht werden. Damit soll dieser Beitrag unter anderem dazu anregen, das Schiffshebewerk und andere Bauwerke nicht nur in ingenieurtechnischen Superlativen zu beschreiben.

Entstehungsgeschichte

Erste Ideen zur Schaffung einer Wasserstraßenverbindung zwischen dem Mittellandkanal und der Elbe bei Hamburg kamen bereits Anfang des 20. Jahrhunderts auf, wurden aber bis Ende der 1940er Jahre nicht konkreter ver-

folgt.² Im Zuge der Teilung Deutschlands nach dem Zweiten Weltkrieg veränderten sich die Voraussetzungen jedoch grundlegend, da nun auf dem Gebiet der Bundesrepublik eine direkte Verbindung zwischen der Elbe und dem Mittellandkanal fehlte. Insbesondere die Hansestadt Hamburg trieb die Planungen für die Schaffung einer solchen Wasserstraße mit Nachdruck voran. 1965 wurde schließlich ein Regierungsabkommen zwischen Hamburg, Schleswig-Holstein und Niedersachsen zum Bau eines Nord-Süd-Kanals geschlossen, der später in Elbe-Seitenkanal umbenannt wurde. Dabei übernahm Hamburg den gesamten Länderanteil der Finanzierung, was die wirtschaftliche Bedeutung der Anbindung des Hamburger Hafens an die wirtschaftlichen Zentren im Ruhrgebiet sowie der Region Braunschweig-Wolfsburg für die Stadt verdeutlicht.³

Zur Überwindung von insgesamt 61 Höhenmetern im Kanalverlauf sollten zwei Abstiegsbauwerke errichtet werden. Für den Standort bei Lüneburg in Scharnebeck wurde zunächst ein Ideenwettbewerb ausgeschrieben, an dem sich vier Bietergemeinschaften mit verschiedenen Schleusen- und Hebewerkskonzepten beteiligten. Die verantwortliche Wasser- und Schiffahrtsverwaltung des Bundes erteilte schließlich den Zuschlag für die Errichtung eines Hebeworks an eine Bietergemeinschaft um die Friedrich Krupp AG, in die auch zahlreiche bekannte Industrie- und Bauunternehmen wie Julius Berger, die Strabag und Stahlunternehmen aus dem Ruhrgebiet involviert waren. Ausschlaggebend für die Auftragerteilung waren die bezogen auf einen Zeitraum von 25 Jahren prognostizierten niedrigsten Errichtungs- und Betriebskosten.⁴ Eine architektonische Beratung erfolgte durch das Büro von Gerd Lohmer aus Köln, das nach eigenen Angaben jedoch erst vergleichsweise spät in den Planungsprozess einbezogen wurde. Das Büro wirkte demnach allerdings entscheidend zur Veränderung einer reinen Stahl- zu einer Stahlbetonkonstruktion und der Verkleidung der Gegengewichtstürme mit Betonwabensteinen an den Außenseiten hin. Darüber hinaus wurde ein farbiger Anstrich von Teilen der Anlage angeregt, um diese durch das Grau des Betons

2 Vgl. Peter Rehder: Ein Nord-Süd-Kanal. Lübeck: Borchers 1911.

3 Vgl. Johannes Illiger: Der Elbe-Seitenkanal. In: Hansa – Zeitschrift für Schiffahrt, Schiffbau, Hafen (Hg.): Handbuch für Hafenbau und Umschlagstechnik, Bd. 14. Hamburg: Schiffahrts-Verlag Hansa C. Schroedter & Co. 1969, S. 53–57.

4 Vgl. Wasser- und Schiffahrtsverwaltung des Bundes 1976 (Anm. 1), S. 30; Jürgen Faltin, Wolfgang Steinbrücker: Die Stahlbetonarbeiten am Schiffshebewerk Lüneburg. In: Beton- und Stahlbetonbau 68 (1973), S. 117–129.



Abb. 3: Schiffshebewerk Lüneburg, Förderportale von der unteren Haltung aus gesehen, Foto 2019.

nicht zu trist wirken zu lassen.⁵ Insgesamt erfolgte jedoch die grundlegende Konzeption und Gestaltung durch Ingenieur*innen.

Die Bauarbeiten am Schiffshebewerk begannen im Oktober 1969 und dauerten sechs Jahre. Im Dezember 1975 wurde das Hebework mit Eröffnung des nördlichen Kanalabschnitts zwischen dem Hafen Lüneburg und der Elbe in Betrieb genommen. Zum Zeitpunkt seiner Fertigstellung war es das höchste Senkrechthebewerk der Welt und konnte diesen Superlativ noch bis zur Eröffnung des Schiffshebewerks Strépy-Thieu am Canal du Centre 2002 in Belgien beanspruchen.

Funktionsweise und Überlieferungszustand

Bei der Anlage in Lüneburg handelt es sich um ein Senkrechthebewerk, in dem die Fahrzeuge in wassergefüllten Trögen vertikal transportiert werden. Dieser Typus ist insbesondere von Schrägbewerken zu unterscheiden, in

⁵ Vgl. Wolfgang Kröh: Schiffshebewerk Lüneburg in Scharnebeck. In: Baumeister 73 (1976), S. 288f.

denen ein – mitunter ›trockener‹ – Diagonaltransport durchgeführt wird. Genauer handelt es sich eigentlich um ein Doppel-Senkrechtthebewerk, da es aus zwei hinsichtlich des Transportvorgangs voneinander unabhängigen Hebewerken besteht (Abb. 3). Funktional stellt es ein Gegengewichtshebewerk dar, bei dem die Masse des Trogs von einem sich in entgegengesetzte Richtung bewegenden Gewicht ausgeglichen wird. Dies ist ein zentraler Unterschied zu Zwillingshebewerken, bei denen sich das Gewicht der beiden Tröge gegenseitig ausgleicht, weshalb diese jeweils immer nur in entgegengesetzte Richtungen bewegt werden können.⁶ Eine weitere Möglichkeit des Gewichtsausgleichs bei Senkrechtthebewerken besteht darüber hinaus in der Lagerung des Trogs auf Schwimmkörpern, die sich in wassergefüllten Schwimmerschächten bewegen und deren Auftrieb für den Ausgleich des Gewichts sorgt. Diese Technik wurde in den mittlerweile stillgelegten Schiffshebewerken Henrichenburg (Inbetriebnahme 1899 und 1962) am Dortmund-Ems-Kanal sowie im Schiffshebewerk Magdeburg-Rothensee am Mittellandkanal genutzt.⁷

Weithin sichtbar und markantester Teil des Schiffshebewerks Lüneburg sind die acht jeweils 53 Meter hohen Gegengewichtstürme aus Stahlbeton, von denen jeweils vier ein Förderportal beziehungsweise ein Hebework bilden. In ihrer Mitte werden die beiden 115 Meter langen und zwölf Meter breiten Stahltröge transportiert, die Wasserfahrzeuge mit einer Länge von bis zu 100 Metern aufnehmen können. Das Gewicht dieser Last wird von in den Betontürmen an Stahlseilen aufgehängten Gegengewichten aus Beton ausgeglichen. Diese haben mit insgesamt 5.700 Tonnen das gleiche Gewicht wie die wassergefüllten Tröge. Die Last wird über in den Turmköpfen befindliche Seilscheiben umgelenkt. Verkleidet sind die Türme an den Längsseiten mit Betonwabensteinen, hinter denen sich die Bewegung der Gewichte verfolgen lässt (Abb. 4). Weil die Schiffe bei der Einfahrt genau so viel Wasser wie ihr Eigengewicht verdrängen, bleibt das Gewicht des Trogs stets gleich. Der Antrieb muss lediglich die Trägheits- und Reibungskräfte sowie kleinere Wasserspiegelschwankungen überwinden. Pro Trog sind dazu trotz des erheblichen Gewichts nur vier Elektromotoren mit jeweils 160 Kilowatt Leistung notwendig. Die Motoren treiben Ritzel an, welche jeweils in eine am Turm befestigte Zahnstange greifen. Über hydraulisch bewegliche Haltungstore sind

⁶ Vgl. für eine grundlegende Annäherung an Schiffshebewerke Hans-Joachim Uhlemann: Die Geschichte der Schiffshebewerke. Hamburg: DSV 1999.

⁷ Vgl. Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes 1976 (Anm. 1), S. 31.



Abb. 4: Schiffshebewerk Lüneburg, Gegengewichtstürme mit Trog in Bergstellung, Foto 2021.

die Übergänge zu den anschließenden Kanalabschnitten – den sogenannten Haltungen – begrenzt, wobei die Tore der unteren Haltung flexibel sind, um die sich aus dem Wasserstand der Elbe ergebenden Füllschwankungen auszugleichen. Die obere Haltung wird über zwei jeweils 42 Meter lange Kanalbrücken aus Stahl an die Tröge herangeführt, sodass darunter die Straße zwischen Scharnebeck und Lüneburg verlaufen kann (Abb. 5). Sowohl nördlich als auch südlich schließen Vorhäfen an das Schiffshebewerk an, in denen Schiffe bei Wartezeiten festmachen können. Die Steuerung erfolgt von einem Zentralsteuerstand, der zwischen den beiden Förderportalen mit Blickrichtung Süden zum oberen Vorhafen liegt. Seit der Inbetriebnahme wird die Anlage durch eine einzige Person gesteuert und überwacht, da der gesamte Transportvorgang vollautomatisch abläuft und lediglich ausgelöst werden muss.⁸ Farblich ist das Bauwerk wesentlich vom Grau des Sichtbetons geprägt, als Kontrast weisen zudem zahlreiche Bauteile wie die Pylonen an den Haltungstoren, Tröge und Kanalbrücken rote Elemente auf, die mit den in den umliegenden Ortschaften omnipräsenten Rotklinkerbauten korrespondieren. Östlich wurde direkt neben dem Schiffshebewerk zudem ein Pumpwerk errichtet, mit dem Wasserverluste im Elbe-Seitenkanal aus der Elbe ausgeglichen werden.

8 Vgl. ebd., S. 30–39.



Abb. 5: Schiffshebewerk Lüneburg, Kanalbrücken als Übergang zur oberen Kanalhaltung, Foto 2021.

Seit den 2010er Jahren haben umfangreiche Sanierungsarbeiten stattgefunden (Abb. 3), weil sich Störungen gehäuft hatten. Diese sind in erster Linie als Instandsetzungsmaßnahmen zu lesen, mit denen die weitere Betriebsfähigkeit des Hebwerks sichergestellt wurde. Die prägende bauliche Substanz in Form der Tröge, Gegengewichtstürme, Haltungstore und Kanalbrücken ist zwar durch das Aufbringen weiterer Schichten – unter anderem einer Spritzmörtelschicht auf den Gegengewichtstürmen – in ihrem Erscheinungsbild leicht verändert, blieb aber grundsätzlich erhalten.⁹ Auf Abbildung 3 ist beispielsweise ein leichter Farbunterschied im Beton der sanierten und (zum Aufnahmepunkt noch) unsanierten Gegengewichtstürme erkennbar.

Allerdings wird das Schiffshebewerk durch die Länge der Tröge von 100 Metern angesichts immer größerer Schiffe zunehmend zu einem Nadelöhr im Elbe-Seitenkanal als wichtiger inländischer Wasserstraßenverbindung zwischen Elbe und Rhein. Daher ist der Bau einer neuen Schleuse ab Mitte der 2020er Jahre direkt daneben geplant, nach deren für Anfang der 2030er

⁹ Vgl. Rita Jacobs, Christoph Bock: Schiffshebewerk Lüneburg. Saniert für weitere 35 Jahre. In: Der Bauingenieur 96 (2021), S. 6–10.

Jahre geplanten Eröffnung beide Abstiegsbauwerke parallel betrieben werden sollen.¹⁰ Diese Erweiterung muss nicht unbedingt als Beeinträchtigung der Wirkung des Schiffshebewerks verstanden werden. So wurde das Pumpwerk bewusst östlich des Hebwerks errichtet, um westlich Platz für eine zukünftige Erweiterung zu lassen.¹¹ Ähnlich wurde bei der Schleuse Uelzen verfahren, welche zwischen 1998 und 2006 durch die Errichtung einer zweiten Schleusenkammer eine Erweiterung erfahren hat. Eine Erweiterung war bereits in der ursprünglichen Planung berücksichtigt worden, und auch die Vorhäfen dafür wurden schon damals baulich vorbereitet.¹²

Rezeption und Bewertung aus heutiger Sicht

Grundsätzlich besteht eine Besonderheit dieser spezifischen Architektur des Vertikaltransports darin, dass sie in einen großmaßstäblichen Funktionszusammenhang eingebettet ist, der im menschlichen Maßstab am Standort gar nicht vollständig, sondern nur in einem begrenzten Ausschnitt wahrgenommen werden kann. Die Wahrnehmung ist damit stark auf den vertikalen Transportvorgang fokussiert. Daher bezieht sich, ja ergibt sich die gesamte Architektur am Standort sogar direkt aus der Funktionsweise und ist nicht wie ein Personenaufzug Teil einer Funktionseinheit, die sich vom Standort aus in vergleichsweise weiten Teilen erfassen lässt.

Visuell sind sicherlich die vier Gegengewichtstürme aus Stahlbeton als statischer Teil der Förderportale am markantesten. Trotz der Versuche der Entwerfenden, die Massivität des Bauwerks unter anderem durch die Wabengittersteine aus Beton etwas aufzulockern, dominiert die Anlage das Umfeld in erheblichem Maße. Das mobile Element der Tröge verleiht dem Bauwerk jedoch eine Leichtigkeit, die insbesondere aufgrund der Dimension in einem so großen Bauwerk eine erhebliche Faszination auf Betrachter*innen ausübt, wenn sich der Trog scheinbar schwerelos in nur drei Minuten zwischen den beiden Kanalhaltungen bewegt. Eben in diesem engen Zusammenhang

¹⁰ Vgl. Günter Schulz, Roland Rother: Planungen zur Schleuse Lüneburg. In: Bundesanstalt für Wasserbau (Hg.): Wasserbauwerke. Vom hydraulischen Entwurf bis zum Betrieb. Karlsruhe: Bundesanstalt für Wasserbau 2015, S. 39–46.

¹¹ Vgl. Faltin, Steinbrücker 1973 (Anm. 4), S. 119.

¹² Vgl. Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes 1976 (Anm. 1), S. 39, 45.

und gefühltem Widerspruch zwischen Dimension und Dynamik besteht eine wesentliche Anziehungskraft des Schiffshebewerks. Dazu trägt auch bei, dass die technischen Abläufe transparent nachvollzogen werden können und die Form direkt aus der Funktion abgeleitet ist. Zudem ist die Berücksichtigung akustischer Faktoren wesentlich: Während des Transportvorgangs sind nur die Elektromotoren deutlich wahrnehmbar, und im Verhältnis zur Größe der Konstruktion wirkt der Vorgang für Betrachtende fast wie ein Schweben. Dabei ist diese Erlebbarkeit sicherlich auch von einem Schiff aus besonders, doch überwiegend wird das Schiffshebewerk von außen wahrgenommen. Einen Eindruck von der Massivität des Bauwerks erhält man dabei insbesondere beim Blick auf einen Trog im Förderportal (Abb. 6).

Das Schiffshebewerk Lüneburg hat sich seit seiner Errichtung zu einer überregional bekannten Sehenswürdigkeit entwickelt. Die öffentlichkeitswirksame Außenwirkung war bereits bei der Planung erwartet worden und wurde baulich unterstützt, indem unter den Kanalbrücken eine frei zugängliche und überdachte Besuchsplattform und in direkter Nachbarschaft ein Dokumentationszentrum eingerichtet wurden (Abb. 5). Allerdings bleiben Außendarstellung und Rezeption bis heute auf die seit der Entstehung genutzten Narrative in Form ingenieurtechnischer Superlative begrenzt, insbesondere den Status als zur Entstehungszeit höchstes Schiffshebewerk der Welt. In der Fachzeitschrift *Beton* wurde es beispielsweise kurz nach der Eröffnung von Dieter Bausch als »Mona Lisa der Wasserbauer« bezeichnet und dazu kleinteilig die genutzten Materialmengen bilanziert.¹³ Im Dokumentationszentrum befindet sich eine Ausstellung zu Schiffshebewerken und grundsätzlichen Informationen zu Wasserstraßen, welche jedoch ebenso wie weitere Angebote der Öffentlichkeitsarbeit der Wasserstraßenverwaltung weitgehend von technischen Daten geprägt sind und mitunter noch aus der Entstehungszeit des Kanals stammen. Weitere Publikationen finden sich eigentlich nur im ingenieurtechnischen Bereich, zum einen aus der Entstehungszeit und zum anderen jüngere Aufsätze zur Sanierung.¹⁴ Eine Ausnahme stellt das Anfang 2020 erschienene Werk *Der Deutsche Kanal* des Umwelthistorikers Frank Uekötter dar, in welchem dieser den Elbe-Seitenkanal als eine Art verräumlichtes Sinnbild des Politikbetriebs

¹³ Dieter Bausch: Die Abstiegsbauwerke des Elbe-Seitenkanals. Zwei Giganten einer neuen Wasserstraße. In: *Beton* 26 (1976), S. 11–17, hier S. 12.

¹⁴ Vgl. beispielsweise ebd.; Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes 1976 (Anm. 1); Faltin, Steinbrücker 1973 (Anm. 4); R. Wagner: Die Stahlkonstruktion des Schiffshebewerks Lüneburg. In: *Der Stahlbau* 45 (1976), S. 193–200; Jacobs, Bock 2021 (Anm. 9).

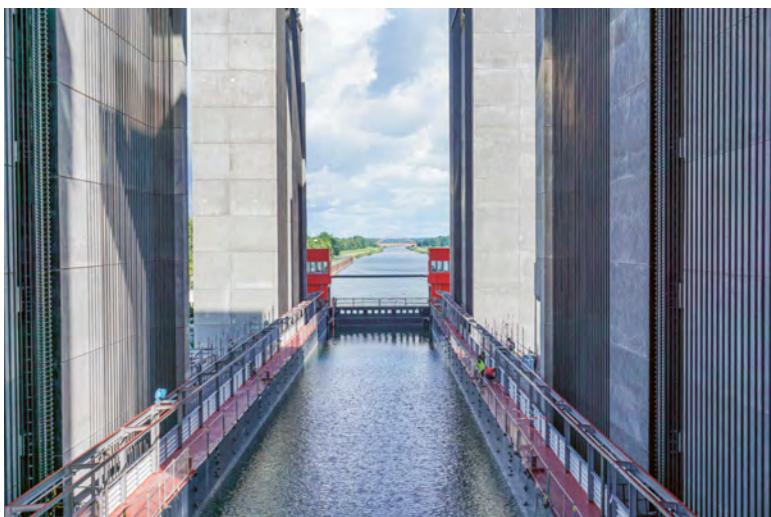


Abb. 6: Schiffshebewerk Lüneburg, Blick auf den Trog im westlichen Förderportal, Foto 2019.

in der alten Bundesrepublik untersucht. Das Schiffshebewerk findet darin allerdings nur am Rande explizite Erwähnung. Unter anderem bezieht sich Uekötter einleitend auf die bereits zu Beginn des Projekts intendierte Außenwirkung als Beispiel der mit dem Kanalbau von verschiedenen Akteur*innen verbundenen Hoffnungen.¹⁵

Der Bezug vieler Kommentare und Publikationen auf technische Superlative ist angesichts der Dimension grundsätzlich nachvollziehbar. Andererseits erscheint dies gerade bei genauerer Auseinandersetzung als relativ eindimensional, zumal bereits das 1934 in Betrieb genommene, aber als Stahlgerüstkonstruktion errichtete Schiffshebewerk Niederfinow am Oder-Havel-Kanal in Brandenburg ein ähnliches Funktionsprinzip aufwies. Mit 36 Metern überwundener Höhe ist es nur unwesentlich kleiner.¹⁶

Eine Loslösung von der Fokussierung auf technische Superlative erscheint gerade mit Blick auf die bauhistorische und denkmalpflegerische

¹⁵ Frank Uekötter: Der Deutsche Kanal. Eine Mythologie der alten Bundesrepublik. Stuttgart: Franz Steiner 2020, beispielsweise S. 30f., S. 174f.

¹⁶ Vgl. Michael Braun: Das Schiffshebewerk Niederfinow, 75 Jahre in Betrieb. In: Bautechnik 86 (2009), S. 810–814.

Auseinandersetzung mit Bauten der Industrie- und Technikgeschichte sinnvoll, da solche Aspekte tendenziell zu Überbietungswettbewerben führen und sich schnell überholen. Beispielsweise stellen Hans-Rudolf Meier und Marion Steiner heraus, dass der ständige Bezug auf Superlative vor dem Hintergrund eines aufkommenden ›Global Heritage‹ zunehmend deplatziert erscheint.¹⁷ Auch Alexander Kierdorf und Uta Hassler wiesen bereits vor mehr als 20 Jahren darauf hin, dass aus Extremen bezogene Bewertungskategorien eindimensional erscheinen, da ihre Bedeutung durch Überbieten oder das Finden eines noch älteren Objekts schlagartig abfällt.¹⁸ Hervorgehoben werden könnte stattdessen in Bezug auf die eingangs dieses Abschnitts geschilderte Faszination in der Wahrnehmung zunächst die Besonderheit und Seltenheit solcher Bauwerke ganz unabhängig von Leistungsparametern. Es handelt sich um eines von nur vier in Deutschland in Betrieb befindlichen Schiffshebewerken, und auch weltweit gibt es nur wenige solcher aktiven Anlagen, da sie im Vergleich zu Schleusen relativ komplex und teuer sind.

Damit ist die ästhetische und gestalterische Besonderheit als Landschaftselement eng verbunden. Vor allem nach Norden ist es in der flachen Topografie der Elbmarsch weithin zu sehen und dominiert das Landschaftsbild in einem großen Umkreis. Darüber hinaus hat es sich mit seiner markanten Form nicht nur zu einer bekannten Sehenswürdigkeit, sondern auch zu einem identitätsstiftenden Faktor für die lokale Bevölkerung entwickelt. So wurde das Schiffshebewerk in die Wappen der Gemeinde als auch der Samtgemeinde Scharnebeck aufgenommen, es gibt jährlich in unmittelbarer Nähe den sogenannten »Schiffshebewerklauf«, und die örtliche Oberschule trägt den Namen »Schule am Schiffshebewerk«.¹⁹

Gleichzeitig bedingt sich aus der Berücksichtigung gestalterischer Aspekte und der landschaftsprägenden Wirkung eine differenzierte Aus-

¹⁷ Hans-Rudolf Meier, Marion Steiner: Einführung in das Tagungsthema. In: Simone Bogner, Birgit Franz, Hans-Rudolf Meier, Marion Steiner (Hg.): Denkmal – Erbe – Heritage. Begriffshorizonte am Beispiel der Industriekultur. Holzminden: Jörg Mitzkat 2018, S. 16–37, hier S. 31.

¹⁸ Alexander Kierdorf, Uta Hassler: Denkmale des Industriealters. Von der Geschichte des Umgangs mit Industriekultur. Tübingen: Wasmuth 2000, S. 195.

¹⁹ Vgl. Sportvereinigung Scharnebeck: Volkslauf. URL: <https://svscharnebeck.de/volkslauf-aktuell-2/> (2. Februar 2023); Gemeinde Scharnebeck: Gemeinde Scharnebeck. URL: <https://www.scharnebeck.de/home/ihre-samtgemeinde-scharnebeck/mitgliedsgemeinden/gem-scharnebeck.aspx> (2. Februar 2023); Schule am Schiffshebewerk: Oberschule Scharnebeck. URL: <https://www.schule-am-schiffshebewerk.de/> (2. Februar 2023).



Abb. 7: Plastik von Hans-Joachim Frielinghaus vor dem Schiffshebewerk Lüneburg,
Foto 2019.

einandersetzung mit dem Schiffshebewerk als Zeugnis des unbedingten Wachstums- und Fortschrittglaubens der Nachkriegszeit, der jedoch auch erhebliche ökologische Schäden zur Folge hatte. Stellvertretend dafür kann auf eine im Freiraum vor dem Bauwerk platzierte Plastik von Hans-Joachim Frielinghaus verwiesen werden (Abb. 7), an der auf einer Tafel geschrieben steht: »Das lockere Spiel der Finger symbolisiert den schöpferischen Geist des Menschen. Das Zusammenwirken vieler technisch-kreativer Hände ermöglicht erst ein Ingenieurbauwerk solcher Größenordnung.«²⁰ Daran ist der ganzheitliche Gestaltungsanspruch der Planenden auf Natur und Umwelt erkennbar, der sich in umfangreichen Landschaftsveränderungen durch den Elbe-Seitenkanal niederschlug und im Umfeld des Schiffshebewerks durch umfangreiche Bodenbewegungen sowie bauliche Eingriffe zu erheblichen Umgestaltungen führte. Auch die in der Planung bereits berücksichtigte Möglichkeit der Erweiterung zeugt vom erheblichen Wachstumsglauben der Planungszeit. In gewisser Weise kann die geplante Erweiterung durch die Schleuse damit in langfristiger Sicht als Vervollständigung der ursprünglichen Aussage verstanden werden.

20 Hans-Joachim Frielinghaus: Tafel vor der Plastik im Freiraum östlich des Hebwerks.

Zuletzt soll kurz auf die Erhaltungsperspektiven des Schiffshebewerks eingegangen werden. Aufgrund der engen Verschränkung von Form und Funktion scheint eigentlich nur ein möglichst langer Funktionserhalt erstrebenswert, da sich eben daraus die besondere Faszination und Bedeutung des Bauwerks ergibt. Gerade solche Infrastrukturen sind für einen expliziten Zweck konzipiert, sodass eine Umnutzung im Falle einer Stilllegung nicht realistisch erscheint. Praktisch bleibt mit Blick auf die Schleusenplanungen zu hoffen, dass das Schiffshebewerk beispielsweise für kleinere Schiffe auch langfristig und nicht nur übergangsweise weiterbetrieben wird.

Fazit

Das Beispiel des Schiffshebewerks Lüneburg zeigt, dass eine Reduktion auf ingenieurtechnische Aspekte und vor allem technische Superlative dem Bauwerk nicht gerecht wird. Erst in einer weitergehenden Kontextualisierung unter Berücksichtigung gestalterischer und insbesondere landschaftsprägender Aspekte erschließt sich die besondere Bedeutung dieser Transportarchitektur.

Darüber hinaus regt die Beschäftigung mit dem Schiffshebewerk an, sich mit solchen Bauwerken der technischen Infrastruktur nicht nur in einer isolierten Perspektive, sondern in einem übergeordneten Funktionszusammenhang auseinanderzusetzen. Erst in der Gesamtschau des Elbe-Seitenkanals erschließt sich die Funktion dieser Transportarchitektur, weshalb bei der Bewertung und Einordnung der historischen Bedeutung unbedingt der weitere Funktionskontext berücksichtigt werden sollte. Neben politischen, wirtschaftlichen und ökologischen führt dies zu weiteren bedeutenden Aspekten. Beispielsweise findet sich nur wenige hundert Meter vom Schiffshebewerk entfernt eine sogenannte Fallkörpersperre an einer Unterführung des Kanals (Abb. 8). Diese zeugt davon, dass der Elbe-Seitenkanal im Kalten Krieg von der NATO aufgrund seiner Lage nahe der innerdeutschen Grenze und dem Fehlen natürlicher Geländebarrieren in der norddeutschen Tiefebene als vorderste Verteidigungsline gedacht war.²¹ Im

²¹ Vgl. dazu ausführlicher Helmut Hammerich: Die Operationsplanungen der NATO zur Verteidigung der Norddeutschen Tiefebene in den Achtzigerjahren. In: Oliver Bange, Bernd Lemke (Hg.): Wege zur Wiedervereinigung. Die beiden deutschen Staaten in ihren Bündnissen 1970 bis 1990. München: Oldenbourg 2013, S. 287–310.



Abb. 8: Fallkörpersperre Erbstorf, Foto 2019.

Kriegsfall wären die Betonkörper durch eine Sprengung im Fußbereich zum Fallen gebracht worden und hätten die Straße unter dem Kanal blockiert. Entlang des gesamten Kanalverlaufs finden sich an den Kreuzungsbauwerken solche vorbereiteten Sperranlagen, um diese Querungsmöglichkeiten bei einer militärischen Eskalation möglichst schnell unzugänglich machen zu können. An dieser Stelle sei nur darauf verwiesen, dass sich gerade in der integrierten Betrachtung von technischen Infrastrukturen wie Transportarchitekturen wichtige Bedeutungsebenen erschließen, welche in einer isolierten Betrachtung mitunter kaum sichtbar werden.

