

## ● Deetzer Knie

E:3477000 N:5813650

Keine Anbindung, nur als Ruheplatz für eine kurze Rast

### Schutzgebiete um den Anlaufpunkt

LSG Brandenburger Osthavelniederung

SPA Mittlere Havelniederung

FFH Mittlere Havel Ergänzung

### Historische Bedeutung des Ortes

Überflutungsgebiet

Weideland

### Sehenswürdigkeiten

Rastplatz für Zugvögel

### Gastfreundschaft

Naturlandschaft

ohne Versorgungsmöglichkeit



### Die Havel hat auch Tücken

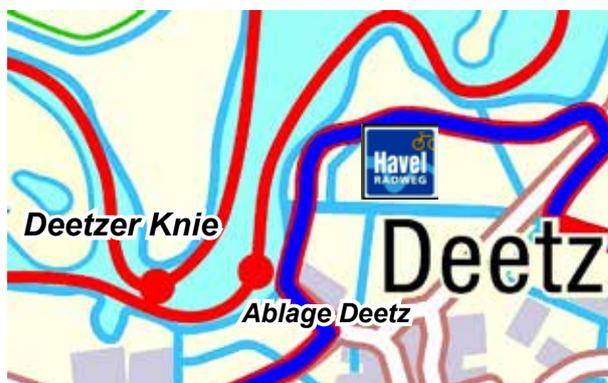
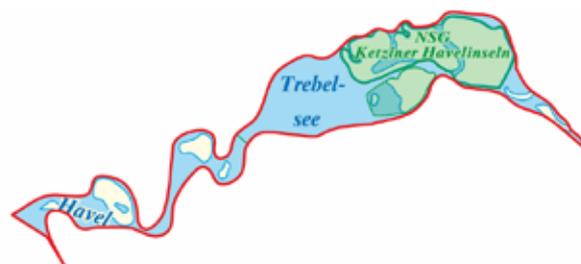
Das Deetzer Knie hat seinen Namen von dem stark abknickenden Verlauf der Havel an dieser Stelle. Nach Norden liegt vor uns ein sehr flacher mooriger Uferbereich. Der Haveldeich ist weit zurückgesetzt und wir können das meist beweidete Grünland weit einsehen. Ein idealer Platz für die Vogelwelt.

Etwas westlich kann das Deetzer Knie in der



„Ein Schiff wird kommen“

Fliedehavel umfahren werden. Ein Altarm der Havel, der vor der Begradigung der Flusses von der Schifffahrt genutzt werden musste und die Gefährlichkeit an diesem Flussverlauf erkennen lässt. Am südlichen Ufer liegt der Ort Deetz, der von hier gut zu erkennen ist. Die bereits an diesem Anlauf-



Deetzer Knie und Ablage Deetz

punkt beschriebene Sandbank vor der Deetzer Havelbadestelle, liegt südlich der Fahrrinne der Bundeswasserstraße vor uns. In westlicher Richtung verläuft der Schifffahrtsweg zwischen der Bauerninsel im Norden und der südlich liegenden Schafsinsel hindurch. Für die Erhaltung der Bundeswasserstraße ist hier das Ufer an beiden Seiten die Fahrrinne mit Schotter abgefangen worden.



Durchfahrt an der Bauerninsel

### Der Ausbau der Havel für die Schifffahrt

Die Havel ist seit der Besiedlung der Ufer als Nahrungsquelle genutzt worden und auch als Verkehrsweg um andere Siedlungsstellen zu erreichen. Wann die Siedler unserer Region begannen die Verbindung über die Elbe zur Nordsee zu nutzen, ist nicht genau zu bestimmen. In Hamburg sollen Aufzeichnungen davon zeugen, dass märkische Kaufleute 1236 bereits mit Prahmen (Handelsschiffe) bis zur Nordsee fahren, es gilt aber als sicher, dass bereits die Slawen die Havel

## Deetzer Knie

als Handelsweg nutzten. Anfänglich wurde der Fluss aus unserer Region sicher nicht durchgängig bis zur Nordsee befahren.

Die wachsende Bevölkerung im hohen Mittelalter rief den Ausbau der Handelswege hervor, aber auch die Nutzung der Wasserkraft zum Betreiben von Mühlen. Da die Havel nur eine mindere Strömungsgeschwindigkeit hatte, war der Bau von Mühlenstauen die Folge, um den Wasserabfluss regulieren zu können. Diese Querverbaue behinderten zunehmend die Schifffahrt und führten schon im 13. Jahrhundert dazu Regelungen für die unterschiedlichen Interessen zu finden. Die wachsenden Städte, wie Spandau und Brandenburg, konnten durch den Bau von diversen Kanälen die Mühlenstau umgehen und über das Wasser mit



Der Mühlendamm in Brandenburg a.d. Havel

Gütern versorgt werden. Schleusen wurden im 16. Jahrhundert zur Verbesserung der Wasserwege eingebaut. In Rathenow und Brandenburg sind Kammerschleusen bekannt. Bis zum Ende des 19. Jahrhunderts wurden Deiche an Elbe und Havel errichtet und ausgebaut um die Gebiete um die Havelmündung vor Hochwasserüberschwemmungen zu schützen.

Anfang der 70er Jahre des 19. Jahrhunderts begannen dann umfangreiche Veränderungen des Flusslaufs an der Mittleren Havel mit dem Bau des Sacrow-Paretzer Kanals, der die schwierigen Durchfahrten der Seen bei Werder und Potsdam umgehen sollte und in beiden Städten auch die niedrigen Brücken ausließ. In den 80er Jahren wurden die Durchstiche angelegt, die zur Begräddigung der Havel und zur „Entschärfung“ von Flusskrümmungen dienten. Der Fluss wurde teils verbreitert, vertieft und bis 1902 vollständig reguliert.

In der Zeit nach dem 2. Weltkrieg ist die Havel zum Zwecke der Landgewinnung für die Landwirtschaft weiter entwickelt worden. Eindeichungen und Melioration wurden forciert, um landwirtschaftlich nutzbare Flächen zu gewinnen.



Karte 1837 Archiv Heimatverein Deetz

Karte vor dem Beginn der Landvermessung nach 1851



Karte 1903 Archiv Heimatverein Deetz

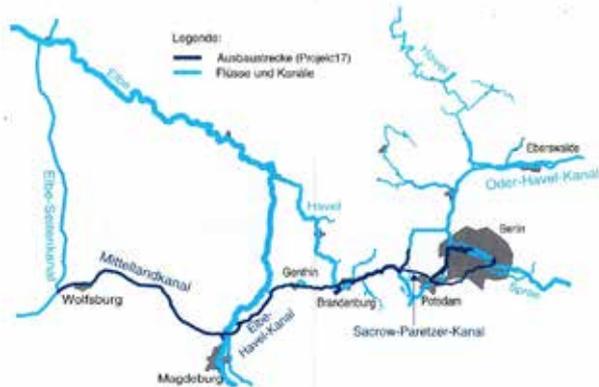
Die Durchstiche sind eingezeichnet

### Das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 17

Nachdem sich in der Nachkriegszeit der Transportverkehr immer mehr auf die Schiene und vor allem die Straße verlegt hatte, wurde der Wasserweg nach 1990 als entwicklungswürdiges Wegenetz wiederentdeckt. Vor allem der Transport in West-



## Deetzer Knie



Ostrichtung sollte mit dem Plan der „Transeuropäischen Netze (TEN)“, ein EU-Programm zur Entwicklung der innereuropäischen Infrastruktur, verbessert werden. Die Havel wurde als „Wasser-autobahn“ mit eingeplant.

Das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr 17. beschäftigte sich mit dem Ausbau der Havel auf der Grundlage der Annahme, dass Berlin wieder „aus dem Kahn“ zur Hauptstadt ausgebaut und auch Olympiastadt werden sollte. Beides fand nicht statt. Seit dem Bundesverkehrswegeplan von 1992



Abbaggerungsplan am Deetzer Knie

stand der Beschluss fest: im Rahmen der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (Aufbau Ost) sollten die Wasserstraßen auf der Strecke Wolfsburg-Magdeburg-Berlin auf 280 km für Großmotorgüterschiffe und Großschubverbände ausgebaut werden. Die gesamte Strecke sollte nach der Planung von 3,10 m auf 4 m Tiefe und je nach Profil (Spundwand oder Böschung) auf eine Wasserspiegelbreite von 42 bis 55 m, in Kurven sogar bis zu 72 m, ausgebaggert werden. Auf der Strecke müssten eine Vielzahl von Brücken den neuen Durchfahrtshöhen und –breiten angepasst werden. Der Ausbau sollte ermöglichen,



Plakat zum Ausbau

dass hier 2.300-t-Großmotorgüterschiffe mit 110 m Länge, 11,40 m Breite und 2,80 m Tiefgang, sowie 3.600-t-Großschubverbände von 185 m Länge, 11,40 m Breite und 2,80 m Tiefgang im Begegnungsverkehr fahren könnten. Das wären Schiffe mit einem Aufbau von 4 übereinandergestapelten Großcontainern. Zur Zeit fahren Schiffe von 85 m Länge, Schubverbände von 155 m Länge und jeweils 9,50 m Breite.

Das Deetzer Knie sollte für dieses überdimensionierte Projekt abgebaggert werden.

In einer 20 jährigen Auseinandersetzung standen sich die Verfechter des Millionenprojektes der Bundesrepublik Deutschland und eine Gemeinschaft



Protestmännchen von Künstler Wolle

von Ausbaugegnern in Brandenburg und Berlin, dem Bündnis gegen den Havelausbau, gegenüber. David gegen Goliath, David hat mit viel ehrenamtlichem Einsatz und mit dem Sachverstand der Experten der Umweltverbände den Goliath auf den Boden der Tatsachen zurück geholt. Das Projekt

## Deetzer Knie

wurde im Bereich der Mittleren Havel eine „Überarbeitung“ der Bundeswasserstraße für den tatsächlich Bedarf des Schiffsverkehrs.

Das Deetzer Knie blieb erhalten und wurde nicht verändert, einer der Erfolge des Havelbündnisses.



Abgespültes Ufer

Ein Grund für den Protest gegen den Havelausbau war der überdimensionierte Eingriff in die Natur. Die Havel, als vom Umweltministerium zum sensiblen Naturraum erklärten Fluss, sollte massiv den großen Schiffen angepasst werden, für die es (gutachterlich erklärt) keinen Bedarf gab.

Die Veränderungen hätten gravierende Folgen für Natur und Landschaft gehabt. Durch die Vertiefung der Havel und die Verbreiterungen z.B. des Sacrow-Paretzer-Kanals wäre der Grundwasserspiegel abgesenkt worden. Feuchtbiotope des Niederungsgebietes wären trocken gefallen und das Wassermanagement in den trockeneren Grundmoränenbereichen wäre dramatisch verändert worden. Viele Pflanzen und Tiere, die in den ineinander greifenden Schutzgebieten an der Havel leben, hätten durch den Ausbau ihre Existenzgrundlage verloren. Der Wasserpegel der Havel hätte sich abgesenkt. Das Wasserdargebot in der Mittelmark ist ohnehin durch den Klimawandel gefährdet.

Dabei ist noch nicht einmal untersucht worden, was die Wasserbewegungen durch die Großmotorschiffe an den Ufern und der Sole der Havel verändert hätten.

Schon jetzt können die Wiesen am Deetzer Knie



nur durch Sicherungsmaßnahmen gegen Uferschädigungen geschützt werden. Die Laichgebiete der Fische werden durch die Industrialisierung des Flusses ebenso eingeschränkt. Alle Bemühungen der Renaturierung der Havel im Naturpark West-



Uferbefestigung

havelland wären durch den Ausbau der Mittleren Havel negativ kompensiert worden.

Ob das Paddeln auf der Havel noch ein so naturnahes und entspanntes Vergnügen gewesen wäre lässt sich durchaus bezweifeln.



Protestmännchen von Künstler Wolle passen auf

Ausdruck und Verwendung nur für den privaten Gebrauch  
© Nutzungsrechte allein beim Autor

Ein Projekt des



Kooperation mit dem GenussRegion Havelseen e.V.

Gefördert durch  
Zuwendung aus der  
Konzessionsabgabe  
Lotto des MUGV

