

Dokumentation des

1. Workshops „Fakten-Check“ zum Ist-Zustand der Elbe und ihrer Auen zwischen Damnatz und Hitzacker

am 14.11.2023 von 10:00 bis 16:00 Uhr im Verdo in Hitzacker (Elbe)

Auf Einladung des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes (WSA) Elbe fand am Dienstag, den 14. November 2023, im Rahmen der Umsetzung des Gesamtkonzeptes Elbe (GKE) der 1. Workshop „Fakten-Check“ zum Ist-Zustand der Elbe-Reststrecke und ihrer Auen (ca. Elbe-km 508 bis 521) mit folgenden Programmpunkten statt:

- Begrüßung und Impulsvorträge
- Workshops zu den Impulsvorträgen
- Offene Informations- / Diskussionsstände und Experten-Café
- Resümee und Ausblick

Der erste und der letzte Programmpunkt fanden im großen Saal statt, in dem sich die ca. 100 Vertreterinnen und Vertreter von Ministerien, Fachbehörden, Landkreisen, Kommunen sowie von regionalen Initiativ- und Interessengruppen aus den Bereichen Wirtschaft, Tourismus, Umwelt- und Naturschutz, Fahrgastschifffahrt und Sport-/Freizeitschifffahrt, (Sport-)Fischerei und Jagd sowie der Politik (im Folgenden Teilnehmende benannt) und die geladenen Expertinnen und Experten sowie das Organisationsteam an Tischgruppen zusammengefunden hatten. Für die Workshops teilten sich der Personenkreis in drei Gruppen, die sich nach der Mittagspause in separaten Räumen trafen. Für das Experten-Café und die Informations- und Diskussionsstände standen das Foyer und das Restaurant des Veranstaltungsortes zur Verfügung.

Dieser Dokumentation ist das Programm der Veranstaltung in Anlage 1, die Folien der Präsentationen in Anlage 2, die Fotodokumentation des Workshops in Anlage 3 sowie eine Liste mit Publikationen und Links zu weiterführenden Informationen in Anlage 4 beigefügt.

Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Elbe

Moritzburger Straße 3
01127 Dresden

Dornhorster Weg 52
21481 Lauenburg

Fürstenwallstraße 19/20
39104 Magdeburg

Mein Zeichen

Az.:3815W-
233.03/111/001/02/0002/800/3

Datum

27.03.2024

Kira Colbatz

Telefon +49 4153 558-229
Zentrale +49 4153 558-0
Telefax +49 4153 558-448
kira.colbatz[at]wsv.bund.de
www.wsa-elbe.wsv.de

Begrüßung und Impulsvorträge

Tobias Gierra (Bund-Länder-Kommission / WSA Elbe) begrüßte die Anwesenden im Namen des WSA Elbe. Er betonte die Wichtigkeit, die Elbe-Reststrecke – genau wie die gesamte Binnenelbe – intensiv aus fachlicher Perspektive zu betrachten, um den tatsächlichen und integrativen Handlungsbedarf identifizieren zu können. Damit machte er auch die Ziele dieser Veranstaltung deutlich, die insbesondere darin bestehen, durch Vorträge und Diskussionen ein gemeinsames Verständnis für den aktuellen Zustand in diesem Bereich der deutschen Binnenelbe und der aktiven Aue zu entwickeln. Er erläuterte, dass dem WSA Elbe insbesondere daran gelegen ist, im Dialog Empfehlungen für die weitere Vorgehensweise von den anwesenden Stakeholdern zu erhalten, und bestärkte die Teilnehmenden darin, sich aktiv in diesen 1. Workshop zum Ist-Zustand der Elbe und ihrer Auen zwischen Damnatz und Hitzacker einzubringen.

Tobias Gierra zeigte auf, dass das Gesamtkonzept Elbe ein gemeinsames Ansinnen von Bund und Ländern ist, in das sich die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) entsprechend ihrer hoheitlichen Zuständigkeiten für die Schifffahrt auf den Bundeswasserstraßen und den wasserwirtschaftlichen Ausbau an Bundeswasserstraßen einbringt. Damit begründete er auch, dass Planungen zur Verbesserung des Hochwasserschutzes, beispielsweise der Auenstrukturplan als Fachplanung des Landes Niedersachsen, nicht in der hoheitlichen Zuständigkeit der WSV liegen und dementsprechend nicht durch das WSA Elbe auf dieser Veranstaltung thematisiert werden. Entsprechende Fragen zum Auenstrukturplan müssen an das Land Niedersachsen gerichtet werden, zum Beispiel am Informationsstand „Auenstrukturplan / Auenmanagement“, der im späteren Verlauf dieser Veranstaltung durch die Kollegen des Landes Niedersachsen betreut wurde.

Impulsvortrag – Der Anschlussprozess zum Gesamtkonzept Elbe

Tobias Gierra (Bund-Länder-Kommission / WSA Elbe) stellte zu Beginn seines Impulsvortrages die Abfrage zum Kenntnisstand über das Gesamtkonzept Elbe (GKE) vor, die von einer Mehrheit der Teilnehmenden im Zuge der Anmeldung beantwortet worden war. Er stellte fest, dass sich ca. 40 % sehr gut bis gut über das GKE informiert fühlen. Etwa 60 % fühlen sich dagegen weniger gut bis schlecht informiert, was ihn zur Schlussfolgerung kommen ließ, dass die Kommunikation und kontinuierliche Information durch alle Beteiligten am Gesamtkonzept Elbe künftig intensiviert werden sollte.

Anschließend informierte Tobias Gierra über die wesentlichen Fakten zum GKE und den laufenden Anschlussprozess für dessen Umsetzung (siehe Anlage 2, Seite 4 bis 11). Als ergänzendes Koordinierungs- und Planungsinstrument ist das GKE eine wesentliche Grundlage für das Verwaltungshandeln der zuständigen Landes- und Bundesbehörden an der deutschen Binnenelbe und ihren Auen. Es betrifft sowohl die Oberflächenwasserkörper, Hochwasserrisikogebiete und Schutzgebiete, wie das Biosphärenreservat Flusslandschaft Elbe und die Natura 2000-Gebiete, als auch die Bundeswasserstraße. Das GKE wurde unter

Mitwirkung von Umweltorganisationen, Wirtschaftsverbänden und Kirchen erstellt, die sich auch weiterhin in den Gremien des Anschlussprozesses einbringen. Im Jahr 2017 wurde es von Bund und Ländern für einen Umsetzungszeitraum von 20 bis 30 Jahren verabschiedet. Die Leitlinie des GKE benennt in 6 gleichrangig zu behandelnden Themenfeldern die Aufgaben und Zielsetzungen, für deren Umsetzung 55 Maßnahmenoptionen erarbeitet wurden.

In seinem Vortrag verdeutlichte Tobias Gierra, dass bei der umweltverträglichen verkehrlichen Nutzung der Binnenelbe, der Umsetzung wasserwirtschaftlicher Notwendigkeiten und dem Erhalt des wertvollen Naturraums gemeinsame Lösungsansätze erarbeitet werden können und sich dabei Synergieeffekte erzielen lassen. Grundsätzlich gilt dabei, dass Maßnahmen zur Umsetzung der Ziele einzelner Themenfelder die Ziele der anderen Themenfelder nicht behindern dürfen. Gemäß GKE werden nur solche flussbaulichen Maßnahmen akzeptiert, die ökologischen, wasserwirtschaftlichen und verkehrlichen Zielen dienen und diese in sinnvoller Weise verbinden.

Ergänzend erläuterte Tobias Gierra, dass mit dem laufenden Anschlussprozess der Entstehungsprozess des GKE fortgeführt und die Aufgaben und Zielsetzungen der Leitlinie umgesetzt werden. Dabei werden Interessenvertretungen und Öffentlichkeit in Projekte, wie der mit dieser Veranstaltung adressierten „Umsetzung des Gesamtkonzeptes Elbe zur Entwicklung der Elbe-Reststrecke und ihrer Auen“, eingebunden, um die unterschiedlichen Anforderungen harmonisieren sowie konsensfähige Lösungen entwickeln und umsetzen zu können. Im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit wurde zudem ein übergreifender Arbeitsplan erstellt, der regelmäßig von den zuständigen Bundes- und Landesbehörden aktualisiert wird und auf der GKE-Webseite veröffentlicht ist (<https://www.gesamtkonzept-elbe.de/>).

Impulsvortrag – Umsetzung des GKE im Bereich der Elbe-Reststrecke

Kira Colbatz (WSA Elbe, Projektgruppe GKE) informierte die Teilnehmenden über die Umsetzung des Gesamtkonzeptes Elbe im Bereich der Elbe-Reststrecke von Elbe-km 508 bis 521 mit dem Fokus auf die bereits fertiggestellte konzeptionelle Vorstudie sowie den aktuellen Bearbeitungsstand (siehe Anlage 2, Seite 12 bis 22).

Die konzeptionelle Vorstudie wurde als räumliche Konkretisierung des GKE in der sogenannten „AG Reststrecke“, einer Bund-/Länder-Arbeitsgruppe der zuständigen Behörden unter Mitwirkung der wissenschaftlichen Bundesoberbehörden Bundesanstalt für Wasserbau (BAW), Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG) und Bundesamt für Naturschutz (BfN) erstellt und von den Ländern Niedersachsen und Mecklenburg-Vorpommern sowie der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) genehmigt. Gemäß GKE wurde bei der Erarbeitung der Studie in gleichrangiger und partnerschaftlicher Zusammenarbeit ein konsensorientierter Ansatz verfolgt.

Kira Colbatz machte deutlich, dass in der konzeptionellen Vorstudie zur Entwicklung der Elbe-Reststrecke und ihrer Auen die Defizite in den Bereichen Naturschutz, Wasserwirtschaft und

Stromregelung/Verkehr aufgezeigt wurden und somit ein interdisziplinärer Handlungsbedarf besteht. Für den Bereich der Elbe zwischen Damnitz und Hitzacker wurden die Ziele durch die Behörden entsprechend ihrer hoheitlichen Zuständigkeiten definiert. Seit Juni 2021 ist die WSV in Teilen auch für die Zielerreichung der europäischen Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) an Bundeswasserstraßen hoheitlich zuständig und kann unter anderem im Bereich der Elbe-Reststrecke durch geeignete strukturverbessernde Maßnahmen im Gewässer- und Uferbereich einen wesentlichen Beitrag zur Verbesserung des ökologischen Zustands leisten. Das WSA Elbe fokussiert in der weiteren Bearbeitung entsprechend der hoheitlichen Zuständigkeiten gleichrangig die Umsetzung von hydromorphologischen Maßnahmen aus dem Maßnahmenprogramm der Flussgebietsgemeinschaft (FGG) Elbe sowie die Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse, u. a. durch eine lagestabile Fahrrinne mit einer Fahrrinnentiefe von min. 1,40 m unter GIW2010 und einer Fahrrinnenbreite von ca. 50 m bei GIW2010. Entsprechend dem Gesamtkonzept Elbe sollen Maßnahmen zur Umsetzung dieser Ziele andere Ziele nicht behindern. Kira Colbatz führte aus, dass es bei der Variantenfindung sogar möglich ist, diese anderen Ziele im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten aktiv zu unterstützen.

Sie erläuterte, dass aktuell eine Variantenstudie erstellt wird. Dazu wurden Ende 2022 die BAW und die BfG vom WSA Elbe beauftragt, auf Basis der konzeptionellen Vorstudie verschiedene Planungsvarianten für die Elbe-Reststrecke zu entwickeln und fachtechnisch zu modellieren. Dabei werden auch klimatische Änderungen berücksichtigt. Kira Colbatz betonte, dass das Gesamtkonzept Elbe sowie die neue hoheitliche Zuständigkeit der WSV für den wasserwirtschaftlichen Ausbau eine große Chance bieten, die ökologischen, wasserwirtschaftlichen und verkehrlichen Ziele zu verbinden, um die Elbe-Reststrecke nachhaltig und zukunftsfähig zu entwickeln.

Impulsvortrag – Sohlhöhen im Bereich der Elbe-Reststrecke

Dr. Gudrun Hillebrand (Bundesanstalt für Gewässerkunde) stellte auf Basis der Ergebnisse von wissenschaftlichen Untersuchungen der Bundesanstalt für Gewässerkunde die Fakten in Bezug auf die Sohldynamik und die Sohlhöhen im Bereich der Elbe-Reststrecke vor (siehe Anlage 2, Seite 23 bis 35). Einführend erläuterte sie die grundsätzliche gewässermorphologische Charakteristik der Unteren Mittel-elbe mit dem Fokus auf die Elbe-Reststrecke. Das Sohlmaterial im Bereich der Elbe-Reststrecke ist weitgehend homogen und besteht aus Mittelsand bis Mittelkies. Die Morphodynamik wird im Wesentlichen durch Sohlumlagerungen und Feststofftransportvorgänge, wie den Geschiebetransport an der Gewässersohle, bestimmt.

Anschließend erläuterte Gudrun Hillebrand die Datengrundlagen, die methodische Vorgehensweise sowie die Ergebnisse von morphologischen Untersuchungen zur Elbe-Reststrecke. Das wesentliche Werkzeug für die Analysen der Sohldynamik und der Sohlentwicklung sind digitale Rastermodelle, die aus hochaufgelösten bathymetrischen Daten erzeugt werden. Diese Messdaten der Gestalt des Gewässerbettes werden, beispielsweise

mittels Flächenpeilungen, durch die WSV erhoben. Um eine großräumige Betrachtung der Sohlentwicklung zu ermöglichen, werden die Daten der Höhenmodelle für jeweils 100 m aggregiert. Durch diese Aggregation werden Messpunkte von jeweils 100 m Elbverlauf (= Hektometer) durch die Verwendung von statistischen Verfahren zusammengefasst, auf dem Skalenniveau abgebildet und analysiert. Zur Vermeidung von inhomogenen Datensätzen durch eine unterschiedliche räumliche Abdeckung der Flächenpeilungen infolge der lokalen Gegebenheiten zum Zeitpunkt der Datenerhebung wird nur der Überlappungsbereich aller Messungen ausgewertet und eine erforderliche Mindestabdeckung je Hektormeter-Polygon angesetzt. Durch diese Überlagerung der digitalen Modelle lassen sich Parameter wie die Sohldynamik und die Sohlentwicklung belastbar analysieren.

Dr. Gudrun Hillebrand zeigte im Ergebnis der Analysen auf, dass der Bereich der Elbe-Reststrecke durch eine hohe Dynamik der Sohlhöhen gekennzeichnet ist, was maßgeblich im Zusammenhang mit den Transportkörpern steht (siehe Impulsvortrag: Alternierende Bänke im Bereich der Elbe-Reststrecke). Aufgrund der vorherrschenden Transportkörper liegen diese dynamischen Höhenveränderungen häufig im Bereich von mehreren Metern. Im Ergebnis der Analysen lässt sich zudem feststellen, dass in den letzten Jahrzehnten im Gegensatz zur sogenannten Erosionsstrecke (Elbe-km 120 bis 290) kein signifikanter Trend zu einer Erosion im Bereich der Elbe-Reststrecke festgestellt wurde, sondern eher eine im Mittel stabile Sohlage mit leichter Tendenz zur Akkumulation, also zur Sohlaufhöhung.

[Liste mit Publikationen und Links zu weiterführenden Informationen: siehe Anlage 4]

Impulsvortrag – Alternierende Bänke im Bereich der Elbe-Reststrecke

Till Branß (Leichtweiß-Institut für Wasserbau der Technischen Universität Braunschweig) informierte in seinem Vortrag über die Fakten in Bezug auf den Geschiebetransport im Bereich der Elbe-Reststrecke in Form der hier auftretenden alternierenden Bänke (siehe Anlage 2, Seite 36 bis 43). Einführend erläuterte er die verschiedenen Arten und Charakteristika von Flussbänken. Diese per Definition großskaligen Transportkörper bilden sich auf der Flusssohle und werden von kleineren Sohlformen, wie beispielsweise wandernden Sandbänken und Riffeln, überlagert. Einzelbänke sind stationär verortet und entstehen unter anderem an Flusskrümmungen, wie beispielsweise im Bereich der Elbe-Reststrecke am Damnatzer Bogen bei ca. Elbe-km 509. Alternierende Bänke sind hingegen periodisch, abwechselnd auf der linken und rechten Gewässerseite auftretende Sohlformen, die sowohl stationär als auch hochdynamisch sein können. Sie entstehen sobald ein Gewässer ein kritisches Breiten-zu-Tiefen-Verhältnis über- bzw. unterschreitet und werden je nach ihren Eigenschaften als hybride oder freie alternierende Bänke klassifiziert, wobei sich freie alternierende Bänke hochmobil flussabwärts bewegen und eine Wellenlänge von ca. 5 bis 6 Flussbreiten aufweisen. Insbesondere freie Bänke können die Schifffahrt in Binnenwasserstraßen infolge ihrer stetigen Verlagerung und großen Höhen beeinträchtigen.

Auf Basis der Forschungsergebnisse erläuterte Till Branß, dass sich alternierende Bänke in der Elbe-Reststrecke je nach Durchfluss etwa ab Elbe-km 512 bis 515,5 nahe dem Wehninger

Werder ausbilden und erst etwa bei Neu Darchau abklingen. Der Grund für die Bildung der alternierenden Bänke ist der aktuelle Ausbauzustand des Stromregelungssystems, denn der Abstand der Buhnen zwischen den Uferseiten ist größer als in den angrenzenden Streckenabschnitten. Die aktive Sohlbreite ist mit ca. 220 m ca. 25 % breiter als stromauf- und stromabwärts. Entsprechend wird das kritische Breiten-zu-Tiefen-Verhältnis in der Elbe-Reststrecke überschritten. Die alternierenden Bänke im Bereich der Elbe-Reststrecke weisen eine hohe Mobilität (bis zu 500 m pro Jahr) und eine Bankwellenlänge von ca. 1.000 bis 1.500 m auf und sind von wandernden Sandbänken, das heißt kleineren Sohlenformen mit einer Wellenlänge von bis zu 150 m, überlagert (siehe Impulsvortrag: Auenzustand im Bereich der Elbe-Reststrecke). Definitionsgemäß handelt es sich folglich um freie alternierende Bänke. Diese sind für die Untere Mittellelbe nicht flussgebietstypisch und entsprechen nicht den vor dem Deichbau und der Stromregulierung vorhandenen Sandbänken und Inseln der unausgebauten Elbe.

[Liste mit Publikationen und Links zu weiterführenden Informationen: siehe Anlage 4]

Impulsvortrag – Auenzustand im Bereich der Elbe-Reststrecke

Mareike Hees (Bundesamt für Naturschutz) erläuterte in ihrem Impulsvortrag die Fakten in Bezug auf den Auenzustand im Bereich der Elbe-Reststrecke (siehe Anlage 2, Seite 44 bis 55). Einführend zeigte sie auf, dass die Untere Mittellelbe, in der sich die Elbe-Reststrecke befindet, dem Fließgewässertyp „Sandgeprägte Ströme“ (Typ 20) zugeordnet wird. Anhand der hydromorphologischen Steckbriefe der deutschen Fließgewässertypen informierte Mareike Hees über die Ausprägungen verschiedener Einzelparameter der Gewässerstruktur sandgeprägter Ströme, die einem sehr guten ökologischen Zustand entsprechen. Sie erläuterte beispielsweise, dass sandgeprägte Ströme in einem sehr guten ökologischen Zustand sowohl Längsbänke als auch besondere Sohlstrukturen, wie beispielsweise wandernde Sandbänke, aufweisen. Anschließend stellte Mareike Hees die Datengrundlagen, Methodik und Forschungsergebnisse bzgl. des Auenzustands mit dem Fokus auf die Elbe-Reststrecke vor.

Sie erläuterte, dass mit dem Auenzustandsbericht des Bundesamtes für Naturschutz (BfN) grundsätzlich das Ziel verfolgt wird, eine bundesweite Übersicht über die rezenten bzw. aktiven Auenflächen, das heißt die überflutbaren Teile der Aue, sowie deren Zustand und Entwicklung zu geben. Als Grundlagen für die Bewertung des Auenzustands dienen bundesweit vorliegende Daten, unter anderem von den Bundesländern bereitgestellte und frei zugängliche Daten, beispielsweise des flusshydrologischen Webdienstes (FLYS). Methodisch wird der Auenzustand für jedes Auensegment in drei funktionalen Einheiten erfasst und bewertet: durch Morphodynamik, Auenrelief und Auengewässer (Funktionale Einheit 1), durch Hydrodynamik, Abfluss und Überflutung (Funktionale Einheit 2) und durch Vegetation und Flächennutzung (Funktionale Einheit 3). Diese funktionalen Einheiten sind mit zahlreichen Parametern untersetzt. Im Ergebnis der Bewertungen wurde im Jahr 2009 erstmals der Auenzustandsbericht mit einer Einteilung in fünf Zustandsklassen (von sehr gering verändert bis hin zu sehr stark verändert) veröffentlicht und im Jahr 2021 aktualisiert. Mareike Hees

zeigte auf, dass der bundesweite Zustand der aktiven bzw. rezenten Auen 2021 zu 58 % als stark bis sehr stark verändert, zu 33 % als deutlich verändert und nur zu 9 % als ökologisch funktionsfähig (sehr gering bis gering verändert) bewertet wurde. Im Bereich der Unteren Mittelelbe lässt sich feststellen, dass die aktiven bzw. rezenten Auen im Vergleich zu anderen Binnenwasserstraßen, wie Rhein oder Oder, und dem gesamtdeutschen Auenzustand weniger stark verändert sind. Im Bereich der Elbe-Reststrecke wird der Zustand der aktiven Auen als gering bis deutlich verändert klassifiziert. Mareike Hees erläuterte, dass die Datenbasis teils aus dem Jahr 2014 stammt, so dass davon auszugehen ist, dass sich der Zustand der aktiven Aue im Bereich der Elbe-Reststrecke voraussichtlich in den seither vergangenen knapp 10 Jahren verschlechtert hat. Abschließend machte sie deutlich, dass die Umsetzung von strukturverbessernden Maßnahmen für die Verbesserung des gewässerökologischen Zustands angeraten wird, um den Auenzustand zu erhalten oder möglichst zu verbessern. Sie zeigte beispielsweise auf, dass – wenn auch lediglich auf einer großräumigen bzw. bundesweiten Abschätzung des Potenzials zur Auenentwicklung basierend – das Potenzial für eine naturnahe Gewässer- und Uferentwicklung im Bereich der Elbe-Reststrecke als hoch einzuschätzen ist.

[Liste mit Publikationen und Links zu weiterführenden Informationen: siehe Anlage 4]

Workshops zu den Impulsvorträgen

Workshop – GKE und dessen Umsetzung im Bereich der Elbe-Reststrecke

Zu Beginn des Workshops wurden die Kernaussagen der beiden Impulsvorträge zu den Themen „Anschlussprozess zum Gesamtkonzept Elbe“ und „Umsetzung des Gesamtkonzeptes Elbe im Bereich der Elbe-Reststrecke“ erläutert (siehe oben). Anschließend wurde eine wiederholte Einschätzung zum Kenntnisstand über das GKE nach dem Vortrag von Tobias Gierra (siehe Impulsvortrag: Der Anschlussprozess zum Gesamtkonzept Elbe) sowie zu den Erfolgsaussichten für die Umsetzung des GKE mittels Ein-Punkt-Fragen bei den Teilnehmenden erbeten und die Ergebnisse diskutiert.

Der Kenntnisstand des GKE mit seinen Zielen und Aufgaben wurde mit ca. 80 % bei der Mehrheit der Teilnehmenden in diesem Workshop als (eher) bekannt beurteilt. Von etwa 20 % der Teilnehmenden wurde dies als (eher) unbekannt eingestuft. Als Grund wurde im Ergebnis der Diskussionen festgestellt, dass die Themen wie Tourismus, Freizeitnutzung und (Sport-) Fischerei im Anschlussprozess zum GKE bislang wenig repräsentiert sind. Die Erfolgsaussichten für die Umsetzung des GKE wurden von ca. 60 % als neutral bis positiv und ca. 40 % der Teilnehmenden als neutral bis negativ beurteilt. In einer kontroversen Diskussion wurden als Gründe für eine (eher) negative Einschätzung der Erfolgsaussichten unter anderem der Eindruck eines fehlenden gemeinsamen Willens der beteiligten Verwaltungen für die Zusammenarbeit im Spannungsfeld der unterschiedlichen Ziele und Anforderungen sowie die Einschätzung eines nur geringen Bedarfs für die schifffahrtliche Nutzung der Binnenelbe

angeführt. Als Gründe für die (eher) positive Einschätzung zu den Erfolgsaussichten für die Umsetzung des GKE wurden die bekannte langjährige Zusammenarbeit der Akteure an der gesamten deutschen Binnenelbe und der zukunftsfähige Ansatz unter Berücksichtigung sowohl der ökologischen als auch der wirtschaftlichen Belange und der damit verbundenen Chance, nachhaltige Lösungen finden und umzusetzen, benannt.

Abschließend diskutierten die Teilnehmenden intensiv und engagiert mit Tobias Gierra (Bund-Länder-Kommission / WSA Elbe) und Kira Colbatz (WSA Elbe, Projektgruppe GKE) über die geclusterten Fragen, die nach jedem Impulsvortrag an den Tischgruppen erarbeitet und notiert worden waren. Ein Themenschwerpunkt der Diskussionen lag auf den Transportmengen der Güterschifffahrt in der Projektregion. Nach Meinung einzelner Teilnehmender würden Verkehrszahlen nicht transparent gemacht und seien zu gering, als dass das Erfordernis zur Umsetzung des GKE im Bereich der Elbe-Reststrecke bestünde. Die Vertreter der WSA Elbe entgegneten, dass Verkehrsberichte jährlich durch die GDWS erstellt und online auf der Webseite publiziert werden. Datenanfragen könnten ebenfalls an die GDWS gerichtet werden. Zudem wurde klargestellt, dass die WSV seit 2021 unter anderem hoheitlich dafür zuständig ist, sowohl die Schifffahrt, das heißt Güter- und Fahrgastschifffahrt sowie Sport- und Freizeitschifffahrt, in diesem Streckenabschnitt der Binnenwasserstraße Elbe zu erhalten, als auch in Teilen die europäische Wasserrahmenrichtlinie durch hydromorphologische Maßnahmen im Gewässer- und Uferbereich umzusetzen. Es wurde erläutert, dass es wissenschaftlich belegt ist, dass der Gütertransport per Binnenschiff eine umweltfreundlichere Alternative zum Gütertransport per LKW darstellt, beispielsweise in Bezug auf die CO₂-Emissionen. Zudem wurden Datengrundlagen, Methodik und vorläufigen Ergebnisse der Transportmengenanalyse im Bereich der Elbe-Reststrecke erläutert, die in der konzeptionellen Vorstudie veröffentlicht wurden. Diese basiert maßgeblich auf qualitativen Datenerhebungen von Ziel- und Abgangsregion sowie Transportmengen an den Zählstellen der WSV, zum Beispiel der Schleuse Geesthacht. Die kontinuierliche Erhebung dieser Daten wurde auch durch einen anwesenden Binnenschiffer (Fahrgastschifffahrt) aus der Region bestätigt.

Ein weiterer Schwerpunkt der Diskussionen war der Elbe-Seitenkanal, aufgrund dessen nach Meinung einzelner Teilnehmender das Erfordernis zur Umsetzung des GKE im Bereich der Elbe-Reststrecke nicht gegeben sei. Auch zu diesem Aspekt wurde wiederholt, dass die WSV seit 2021 hoheitlich nicht nur dafür zuständig ist, die Schifffahrt für den allgemeinen Verkehr, also sowohl die Güter- und Fahrgastschifffahrt als auch die Sport- und Freizeitschifffahrt, in diesem Streckenabschnitt der Binnenwasserstraße Elbe (Klasse VIb) zu erhalten, sondern auch einen Beitrag zur Zielerreichung der europäischen Wasserrahmenrichtlinie durch die Umsetzung von strukturverbessernden Maßnahmen aus dem Maßnahmenprogramm der FGG Elbe für diesen Oberflächenwasserkörper im Gewässer- und Uferbereich zu leisten. Zudem wurde erläutert, dass durch die Nutzung der Vorteile sowohl der Binnenelbe als auch des Elbe-Seitenkanals ein zuverlässiges und flexibles Transportsystem bereitgestellt werden kann. Der Elbe-Seitenkanal hat beispielsweise Vorteile in Bezug auf die konstanten Fahrrinnentiefen. Die Binnenelbe hingegen hat unter anderem Vorteile in Bezug auf höhere

Brückendurchfahrtshöhen und die Vermeidung von Wartezeiten aufgrund von Schleusungen. Wenn es in Folge anstehender Wartungs-, Instandsetzungs- oder Neubauarbeiten an Schleusen, Hebewerk oder in den Streckenabschnitten zur Sperrung des Elbe-Seitenkanals kommt, kann die Güterschifffahrt auf der Binnenelbe weiterhin aufrechterhalten werden, soweit es die Fahrrinntiefen zulassen. Umgekehrt kann der Elbe-Seitenkanal in Niedrigwasserphasen Verkehrsanteile der Binnenelbe aufnehmen.

Im Workshop konnten zusätzlich viele Fragen zum Gesamtkonzept Elbe und dessen Umsetzung im Bereich der Elbe-Reststrecke geklärt werden, beispielsweise zum weiteren Projektablauf, der erforderlichen Wirtschaftlichkeitsuntersuchung und der Berücksichtigung des Klimawandels im Rahmen der Projektbearbeitung. Weitere Fragen, insbesondere solche, die nicht im Zusammenhang mit den hoheitlichen Zuständigkeiten der WSV stehen, sowie die Empfehlungen der Teilnehmenden an die Verantwortlichen wurden dokumentiert (siehe Anlage 3) und dem Projektteam übergeben.

Workshop – Sohlhöhen und alternierende Bänke im Bereich der Elbe-Reststrecke

Zu Beginn des Workshops wurden die Kernaussagen der beiden Impulsvorträge zu den Fachthemen „Sohlhöhen im Bereich der Elbe-Reststrecke“ und „Alternierende Bänke im Bereich der Elbe-Reststrecke“ erläutert (siehe oben). Die Teilnehmenden führten anschließend mit den Experten Dr. Gudrun Hillebrand (BfG), Bernd Hentschel und Lars Backhaus (BAW) sowie Prof. Jochen Aberle und Till Branß (LWI der TU Braunschweig) intensive und engagierte Diskussionen zu den fachlich komplexen Themen der Gewässermorphologie. Dabei wurde insbesondere auf Fragen eingegangen, die nach den jeweiligen Impulsvorträgen in den Tischgruppen erarbeitet und notiert worden waren.

Ein Themenschwerpunkt der Diskussionen lag hierbei auf den alternierenden Bänken. Einige Teilnehmende waren der Meinung, dass die freien alternierenden Bänke flussgebietstypisch seien und beurteilten diese als schützenswerte Habitate für die im Gewässerboden lebenden Organismen (Makrozoobenthos und Krebstiere). Die Einschätzung als flussgebietstypisch konnte durch die Experten mit Bezug zu den publizierten und in den Impulsvorträgen vorgestellten Fakten zu den freien alternierenden Bänken (siehe oben) widerlegt werden. Die Einschätzung der ökologischen Wertigkeit der freien alternierenden Bänke als (Ersatz-)Habitat war unter den Teilnehmenden uneinheitlich. Ein Experte des Instituts für Auenökologie des NABU beurteilte die alternierenden Bänke nicht als hochwertige Lebensräume und aus Sicht des Naturschutzes nicht als schützenswert.

Ein weiterer Schwerpunkt der Diskussionen war die Thematik Sohlerosion. Zwar wurde von den Teilnehmenden die Tatsache anerkannt, dass es aktuell keine Sohlerosion im Bereich der Elbe-Reststrecke gibt, jedoch wurde die Befürchtung geäußert, dass eine Sohlerosion durch verkehrliche Ausbaumaßnahmen entfacht werden könnte. Diese Befürchtungen konnten durch die Experten zwar nachvollzogen werden, aber mit Bezug zu den aktuellen Planungen, dem Modellierungskonzept sowie den Auswertungen an den angrenzenden, bereits

angepassten Streckenabschnitten konnte diesen Befürchtungen begegnet werden. In diesen Streckenabschnitten, wie beispielsweise der in den 1950er Jahren erfolgten Nachregulierung im Bereich von Hitzacker bis Drethem, war zwar im Nachlauf der umgesetzten Maßnahmen eine entsprechende, zeitlich begrenzte Sohlreaktion zu beobachten. Über lange Beobachtungszeiträume ist allerdings keine fortschreitende Sohlerosion eingetreten.

Ergebnis des Workshops war, dass viele thematisch passende Fragen zu Sohlhöhen und alternierenden Bänke im Bereich der Elbe-Reststrecke geklärt werden konnten. Andere Fragen, insbesondere solche, die nicht im Zusammenhang mit der Gewässermorphologie standen, wurden dokumentiert (siehe Anlage 3) und dem Projektteam übergeben.

Workshop – Auenzustand im Bereich der Elbe-Reststrecke

Zu Beginn des Workshops wurden die Kernaussagen des Impulsvortrages zum Fachthema „Auenzustand im Bereich der Elbe-Reststrecke“ erläutert (siehe oben). Zudem wurde über die Defizite in Bezug auf die europäische Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) im Bereich der Elbe-Reststrecke informiert. Entsprechend der WRRL sollen Oberflächenwasserkörper einen „guten Zustand“ haben. Dieser wird im Oberflächenwasserkörper „Geesthacht bis Rühstädt“, in dem sich die Elbe-Reststrecke befindet, aktuell nicht erreicht. Der ökologische Zustand wird als „mäßig“ und der chemische Zustand als „nicht gut“ bewertet. Die Teilnehmenden des Workshops führten anschließend sehr konstruktive und lebendige Diskussionen mit der Expertin Mareike Hees (BfN). Dabei wurde insbesondere auf die geclusterten Fragen zu ihrem vorangegangenen Impulsvortrag eingegangen.

Ein Schwerpunkt der Diskussionen lag in der Methodik und insbesondere den verwendeten Daten für die Auenzustandsbewertung. Die Expertin konnte darüber aufklären, dass den Bewertungen des Zustands der aktiven Aue eine großräumige Analyse zu Grunde liegt. Die Datenbasis ist entsprechend aus methodischen Gründen als heterogen zu beurteilen. Für die Auenzustandsbewertung im Bereich der Elbe-Reststrecke konnten aufgrund der Datenverfügbarkeit keine Daten zu den letzten (trockenen) Jahren in die Analysen einfließen. Mareike Hees stellte klar die Daten und Analysen des Auenzustands nicht mit speziellem Fokus auf das GKE erhoben wurden. Die Verfügbarkeit und Vergleichbarkeit von Daten wurde als grundsätzliche Herausforderung identifiziert und die Übertragbarkeit der Methodik für die Umsetzung des GKE im Bereich der Elbe-Reststrecke wurde entsprechend von vielen Teilnehmenden bezweifelt.

Ein weiterer Schwerpunkt der Diskussionen waren fachliche Hinweise für die weitere Umsetzung des GKE im Bereich der Elbe-Reststrecke. Es wurde deutlich, dass die Erwartungshaltung besteht, für die weitere Planung aktuelle und lokale/regionale Daten, beispielsweise zu Grundwasserständen, zu verwenden. Lokale (Alt-)Daten zu Biotopen und Lebensraumtypen könnten durch die Biosphärenreservatsverwaltung Niedersächsische Elbtalaue zur Verfügung gestellt werden. Zudem wurde in den Diskussionen zur weiteren Projektbearbeitung darauf hingewiesen, dass das Wasserdargebot der Elbe, die notwendigen

Überflutungen der Aue und der Wasserrückhalt, insbesondere auch in Verbindung mit Veränderungen von Abflussverhältnissen infolge des Klimawandels, berücksichtigt werden sollten. Dabei wurde von vielen Teilnehmenden die Bedeutung der Auen für den Klimaschutz und die nötige Sicherung der Potenziale für die standorttypische Auenvegetation betont.

Abschließend wurden zwei Ein-Punkt-Fragen durch die Teilnehmenden beantwortet. Im Ergebnis zeigte sich, dass der Erkenntnisstand zum Zustand der aktiven Aue im Bereich der Elbe-Reststrecke überwiegend als bekannt eingeschätzt wurde. Die Potenziale für eine mögliche positive Entwicklung wurden von mehr als 75% als neutral bis eher hoch und von weniger als 25 % als eher gering bewertet.

Im Ergebnis lässt sich festhalten, dass viele Fragen zu Methodik und Datengrundlagen für die Zustandsbewertung der aktiven Aue im Bereich der Elbe-Reststrecke geklärt werden konnten. Andere Fragen, insbesondere solche, die nicht im Zusammenhang mit Auenzustand im Bereich der Elbe-Reststrecke stehen, wurden dokumentiert (siehe Anlage 3) und dem Projektteam übergeben.

Offene Informations- / Diskussionsstände (Open Space) und Experten-Café

An verschiedenen Informationsständen sowie in den Workshop-Räumen konnten alle Anwesenden offen miteinander ins Gespräch kommen, die Diskussionen der vorherigen Workshops vertiefen und sich zu folgenden weiteren Themen an betreuten Diskussionsständen informieren:

- Güterschifffahrt auf der Binnenelbe
- Verkehrliche Unterhaltung in der Praxis
- Auenstrukturplan / Auenmanagement

An verschiedenen Stellwänden waren die Teilnehmenden aufgefordert, die Stärken und Schwächen sowie die Potenziale der Elbe-Reststrecke zu nachfolgenden aufgeführten GKE-Themenfeldern zu benennen, wovon leider kein Gebrauch gemacht wurde:

- W – Verbesserung des Hochwasserschutzes, Wasserrückhalt, Wasserhaushalt
- G – Reduzierung der Stoffeinträge
- S – Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse
- N – Erhaltung und Wiederherstellung von Habitaten und Lebensraumtypen in Gewässer, Ufer und Aue

Resümee und Ausblick

Einführend wurden durch die Moderation die drei Workshops kurz zusammengefasst, insbesondere hinsichtlich der Schwerpunkte der Diskussionen. Anschließend erfolgte der

Ausblick auf die weitere Projektbearbeitung mit besonderem Fokus auf die vorgesehene Öffentlichkeitsbeteiligung sowie auf Entwicklungsmöglichkeiten im Bereich der Elbe-Reststrecke und ihrer Auen.

Vortrag – Entwicklungsmöglichkeiten für die Elbe-Reststrecke und ihre Auen

Bernd Hentschel (BAW) stellte in seinem Vortrag Defizite und Entwicklungsmöglichkeiten im Bereich der Elbe-Reststrecke vor (siehe Anlage 2, Seite 59 bis 86).

Einleitend informierte er unter Berücksichtigung der Impulsvorträge und Workshops über die Defizite in Bezug auf die Schifffahrtsverhältnisse. Diese bestehen aufgrund des aktuellen Ausbaustands und der damit einhergehenden Bildung von freien alternierenden Bänken und zeigen sich beispielsweise in niedrigen und wechselnden Wassertiefen (Untiefen) bei geringen bis mittleren Abflüssen. Damit einher geht zudem ein großer Unterhaltungsaufwand für die WSV. Er erläuterte, dass die Elbe-Reststrecke der einzige Abschnitt der deutschen Binnenelbe ist, in dem die Niedrigwasserregulierung im Grob- und Feinausbau nicht ausgeführt wurde, so dass die Streichlinienbreite (Abstand der Bühnenköpfe zwischen linkem und rechtem Ufer) ca. 50 m breiter ist als die der angrenzenden Streckenabschnitte.

Anschließend stellte Bernd Hentschel die Aufgabenstellung zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse und der Umsetzung von strukturverbessernden Maßnahmen im Gewässer- und Uferbereich vor. Für die Entwicklung der Elbe-Reststrecke erläuterte er zunächst mögliche Stromregelungsmaßnahmen. Grundsätzlich kommen für eine Verbesserung der Stromregelung die Verlängerung der bestehenden Bühnen und der Ersatz von Bühnen durch Parallelwerke in Betracht. Er machte deutlich, dass insbesondere durch Parallelwerke mit dahinterliegenden Nebengerinnen, die durch den Rückbau der bestehenden Bühnen entstehen, ökologische und wasserwirtschaftliche Defizite positiv beeinflusst werden können. Parallelwerke entsprechen im Aufbau den Bühnen, sind jedoch in Fließrichtung gebaut. Sie können in Breite und Höhe variabel ausgeführt werden, so dass sie bei mittleren Wasserständen flussgebietstypischen Inseln ähneln, die ggf. in Richtung des Ufers gegliedert gestaltet und mit Sand oder Kies überschüttet werden können. Die Nebengerinne können bereits bei niedrigen Wasserständen durchströmt werden und sind demnach mit positiven Effekten für die Gewässerökologie und den Hochwasserschutz verbunden. Beispielsweise wird der Fließgewässerquerschnitt gerade bei mittleren bis hohen Wasserständen nicht eingengt, sondern im Gegenteil vergrößert, was den Hochwasserstand positiv beeinflussen kann. Im Nebengerinne zwischen Ufer und Parallelwerk können sich variable Strömungen, eigendynamische Uferabbrüche, Sedimentumlagerungen und eine naturnahe Tiefenvarianz einstellen. Infolge der eigendynamischen Entwicklung können sich differenzierte Lebensräume mit ihren speziellen Tier- und Pflanzenarten ausbilden. Bernd Hentschel zeigte an einem Abschnitt der Elbe-Reststrecke auf, dass sich die inselartigen Parallelwerke zudem mit weiteren Maßnahmen zur Verbesserung der Gewässerstruktur, wie beispielsweise Kerbbühnen und der Anbindung von Seitengewässern oder Altarmen, kombinieren lassen.

Er erläuterte, dass aktuell erste Varianten in Zusammenarbeit von BfG und BAW entwickelt werden, die entsprechend dem Modellierungskonzept fachtechnisch modelliert werden. Diese Varianten können gemeinsam mit den zuständigen Behörden der Länder Niedersachsen und Mecklenburg-Vorpommern, den weiteren Trägern öffentlicher Belange und der interessierten Öffentlichkeit – beispielsweise unter Berücksichtigung der Vorschläge, Ideen und Hinweise aus dieser und der folgenden Veranstaltungen – weiterentwickelt werden.

Abschließend illustrierte Bernd Hentschel anhand von Luftbildern eines Parallelwerkes in der Oder bei Reitwein, wie die gewünschten positiven Effekte der Stromregelung tatsächlich mit der eigendynamischen Entwicklung einer Strömungsvariabilität, aktiven Uferabbrüchen sowie Umlagerungen bei Ein- und Austrag von Sediment und damit einer erhöhten Tiefenvarianz einhergehen können. Die dort gewonnenen Erfahrungen können für die Elbe-Reststrecke genutzt werden.

Vortrag – Umsetzung des Gesamtkonzeptes Elbe im Bereich der Elbe-Reststrecke

Kira Colbatz (WSA Elbe, Projektgruppe GKE) informierte die Teilnehmenden über den geplanten weiteren Projektablauf sowie die vorgesehene Öffentlichkeitsarbeit für das Projekt mit dem Fokus auf den Kommunikationsfahrplan für das Jahr 2024 (siehe Anlage 2, Seite 87 bis 91). Sie erläuterte, dass die aktuell laufende Erstellung der Variantenstudie als zweiter Teil der mit dem Gesamtkonzept Elbe vereinbarten Untersuchung zu den Möglichkeiten der Anpassung der Elbe-Reststrecke unter Maßgabe der verkehrlichen und ökologischen Zielstellungen bis Ende 2024 abgeschlossen werden soll. Das Projektteam ist bestrebt, die Bearbeitung wie bislang konsensorientiert und unter frühzeitiger Einbindung der GKE-Gremien, der lokalen und regionalen Stakeholder sowie der Öffentlichkeit fortzuführen.

Anhand des Kommunikationsfahrplans für das Jahr 2024 informierte Kira Colbatz über die Daueraufgaben für eine umfassende und kontinuierliche Beteiligung. Auch in der weiteren Bearbeitung werden die GKE-Gremien (AG Reststrecke, Bund-Länder-Kommission, Beirat und Bund-Länder-Gremium) eingebunden, Gespräche mit weiteren Stakeholdern geführt sowie die Projekt-Webseite (www.gesamtkonzept-elbe.de/reststrecke) fortlaufend aktualisiert.

Zudem legte Kira Colbatz die im Jahr 2024 geplanten Dialogangebote, wie beispielsweise den 2. Workshop „Varianten-Check“ und zwei Infomärkte, dar. Sie machte deutlich, dass sich diese informellen Dialogformate jeweils an unterschiedliche Personengruppen richten. Die Infomärkte sind dabei das Dialogformat für die breite Öffentlichkeit. Sie wies darauf hin, dass diese Dialogformate das künftige formelle Beteiligungsverfahren im Rahmen der Planfeststellung nicht ersetzen, sondern frühzeitig ergänzen. Zudem erläuterte sie, dass es sich beim Kommunikationsfahrplan um ein lebendes Dokument handelt, das entsprechend dem Planungsfortschritt und ggf. nach der Evaluierung der jeweiligen Dialogformate fortgeschrieben wird.

Am Ende betonte Kira Colbatz nochmals, dass das Gesamtkonzept Elbe sowie die neue hoheitliche Zuständigkeit der WSV für die Umsetzung von strukturverbessernden Maßnahmen im Gewässer- und Uferbereich eine große Chance bieten, um die Elbe-Reststrecke nachhaltig und zukunftsfähig zu entwickeln.

Gemeinsamer Ausklang

Abschließend ermunterte das Moderationsteam alle Teilnehmenden, sich weiter in den Prozess einzubringen und als Multiplikatorinnen und Multiplikatoren die Fakten in ihre jeweiligen Netzwerke zu transportieren, damit gemeinsam umsetzbare Lösungen für die Elbe-Reststrecke und ihre Auen gefunden werden können.

Danksagung und Resümee

Das Projektteam bedankt sich bei allen Teilnehmenden für das Interesse an der Umsetzung des GKE an der Elbe-Reststrecke, die klaren und prägnanten Fragen und die sehr engagierten Diskussionen in diesem 1. Workshop sowie für die Anregungen und Hinweise für die weitere Bearbeitung.

Im Ergebnis der Veranstaltung sehen viele Teilnehmende das Erfordernis, dass in der Elbe-Reststrecke etwas passieren muss – sei es für den Naturschutz, die Wasserwirtschaft oder Stromregelung und Verkehr – oder ganz im Einklang mit dem Gesamtkonzept Elbe – für alle Themenfelder.