

## Dokumentation der

# 1. Kreiskonferenz zur Umsetzung des Gesamtkonzeptes Elbe zwischen Damnatz und Hitzacker

am 27.06.2023 von 14:00 bis 16:30 in Herrenhof (Amt Neuhaus)

Auf Einladung des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes (WSA) Elbe fand am 27.06.2023 die 1. Kreiskonferenz zur Umsetzung des Gesamtkonzeptes Elbe (GKE) im Bereich der Elbe-Reststrecke (ca. Elbe-km 508 bis 521) mit folgender Tagesordnung statt:

- TOP 1: Begrüßung
- TOP 2: Anschlussprozess zum Gesamtkonzept Elbe
- TOP 3: Konzeptionelle Vorstudie
- TOP 4: Entwicklungsmöglichkeiten
- TOP 5: Beteiligung und Dialogangebote
- TOP 6: Fragen und Diskussion

## 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

24.08.2023

## 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

## TOP 1 – Begrüßung

Nach der Eröffnung der Veranstaltung durch den Moderator Dr. Michael Wormer (GKE-Geschäftsstelle, ifok GmbH) startete die 1. Kreiskonferenz mit einer Vorstellungsrunde. Im Anschluss richteten Jörn Wernecke (WSA Elbe, Außenbezirk Herrenhof) und Guido Puhlmann (Bund-Länder-Kommission / Biosphärenreservatsverwaltung Mittelelbe) Grußworte an die Teilnehmenden (siehe Anlage 1).

Jörn Wernecke gab einen Einblick in die Aufgaben des Außenbezirks Herrenhof sowie die Schwierigkeiten in der Praxis der verkehrlichen Unterhaltung im Bereich der Elbe-Reststrecke. Guido Puhlmann betonte in seinem Grußwort die mit dem Gesamtkonzept Elbe verbundenen Chancen für die Region und appellierte an alle Teilnehmenden, sich aktiv – auch als Multiplikatoren – in diesen Prozess einzubringen, damit gemeinsam umsetzbare Lösungen für die Elbe-Reststrecke und ihre Auen gefunden werden.



Bild 1: Teilnehmende der 1. Kreiskonferenz

## TOP 2 – Anschlussprozess zum Gesamtkonzept Elbe

Tobias Gierra (Bund-Länder-Kommission / WSA Elbe) stellte die wesentlichen Inhalte des GKE sowie den laufenden Anschlussprozess zum Gesamtkonzept Elbe vor (siehe Anlage 2, Seite 2 bis 8). Als ergänzendes Koordinierungs- und Planungsinstrument ist das GKE eine wesentliche Grundlage für das Verwaltungshandeln der Landes- und Bundesbehörden an der deutschen Binnenelbe. Die Leitlinie des GKE benennt in 6 gleichrangigen Themenfelder die Aufgaben und Zielsetzungen, für deren Umsetzung 55 Maßnahmenoptionen erarbeitet wurden.



Bild 2: Präsentation von Tobias Gierra

In seinem Vortrag verdeutlichte Tobias Gierra, dass sich für die umweltverträgliche verkehrliche Nutzung der Binnenelbe, die wasserwirtschaftlichen Notwendigkeiten und den Erhalt des wertvollen Naturraums 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.

Des Weiteren erläuterte Tobias Gierra den laufenden Anschlussprozess zum GKE. Mit diesem wird der Entstehungsprozess des GKE fortgeführt und die Aufgaben und Zielsetzungen der Leitlinie umgesetzt. Er betonte, dass es im Rahmen der Beteiligung gilt, Interessenvertretungen und Öffentlichkeit in Projekte, wie dem mit dieser Veranstaltung adressierten Projekt „Umsetzung des Gesamtkonzeptes Elbe zur Entwicklung der Elbe-Reststrecke und ihrer Auen“, einzubinden und dabei die unterschiedlichen Anforderungen

zu harmonisieren, damit konsensfähige Lösungen für die Entwicklung der deutschen Binnenelbe und ihrer Auen entwickelt und umgesetzt werden können. Um den Anschlussprozess zum GKE zu strukturieren, wurde unter anderem eine Geschäftsordnung verfasst, eine Geschäftsstelle eingerichtet und drei Gremien konstituiert. Zudem wurde als Teil der Öffentlichkeitsarbeit ein übergreifender Arbeitsplan erstellt, der auf der GKE-Webseite veröffentlicht ist und regelmäßig aktualisiert wird (<https://www.gesamtkonzept-elbe.de/>).

### TOP 3 – Konzeptionelle Vorstudie

Kira Colbatz (WSA Elbe, Projektgruppe GKE) informierte die Teilnehmenden über die bereits fertiggestellte konzeptionelle Vorstudie sowie den aktuellen Bearbeitungsstand und das weitere Vorgehen zur Umsetzung des GKE im Bereich der Elbe-Reststrecke von Elbe-Km 508 bis 521 (siehe Anlage 2, Seite 9 bis 16).

Die konzeptionelle Vorstudie wurde in der sogenannten „AG Reststrecke“, einer Bund-/ Länder-Arbeitsgruppe der zuständigen Behörden unter der Mitwirkung der wissenschaftlichen Bundesoberbehörden Bundesanstalt für Wasserbau (BAW), Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG) und Bundesamt für Naturschutz (BfN), als räumliche Konkretisierung des GKE erstellt und von den Ländern Niedersachsen und Mecklenburg-Vorpommern sowie der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GWDS) genehmigt. Gemäß dem GKE wurde in gleichrangiger und partnerschaftlicher Zusammenarbeit grundsätzlich ein konsensorientierter Ansatz bei der Bearbeitung der Studie verfolgt. Kira Colbatz machte deutlich, dass in der konzeptionellen Vorstudie 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. Das WSA Elbe fokussiert in der weiteren Bearbeitung die Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse, u. a. durch eine Fahrrinnentiefe von min. 1,40 m unter GIW2010, sowie die Umsetzung von hydromorphologischen Maßnahmen aus dem Maßnahmenprogramm der FGG Elbe zur Umsetzung der europäischen Wasserrahmenrichtlinie (WRRL). Entsprechend dem Gesamtkonzept Elbe sollen Maßnahmen zur Umsetzung dieser Ziele andere Ziele nicht behindern, sondern im Rahmen der Möglichkeiten aktiv unterstützen. Sie erläuterte, dass in dieser Vorstudie potenzielle Maßnahmen auf Basis der GKE-Maßnahmenoptionen erarbeitet wurden, die eine wesentliche Grundlage für die weitere Bearbeitung darstellen und in der laufenden Variantenstudie konkretisiert werden. Die BAW und die BfG wurden Ende 2022 vom WSA Elbe beauftragt, bis Ende 2024 verschiedene Varianten zu entwickeln. Der Bearbeitungsprozess soll weiterhin konsensorientiert und unter frühzeitiger und intensiver Einbindung der GKE-Gremien, der lokalen und regionalen Stakeholder sowie der Öffentlichkeit erfolgen. Kira Colbatz betonte, dass das Gesamtkonzept Elbe sowie die Änderung des Bundeswasserstraßengesetzes zum wasserwirtschaftlichen Ausbau eine große Chance für das WSA Elbe bieten, die ökologischen, wasserwirtschaftlichen und verkehrlichen Ziele im Fluss- und Uferbereich zu verbinden.



Bild 3: Präsentation von Kira Colbatz

#### TOP 4 – Entwicklungsmöglichkeiten

Bernd Hentschel (BAW) und Mareike Rieken (BfG) stellten die Defizite und Entwicklungsmöglichkeiten im Bereich der Elbe-Reststrecke vor (siehe Anlage 2, Seite 17 bis 36 und Seite 37 bis 44).

Bernd Hentschel informierte die Teilnehmenden einleitend über das Projektgebiet mit dem Fokus auf die speziellen hydromorphologischen Gegebenheiten sowie die resultierenden Defizite hinsichtlich der Schifffahrtsverhältnisse. Die Elbe-Reststrecke ist der einzige Abschnitt der deutschen Binnenelbe, in dem die Niedrigwasserregulierung im Grob- und Feinausbau nicht ausgeführt wurde, so dass die Streichlinienbreite (Abstand der Bühnenköpfe des linken und rechten Ufers) ca. 50 m breiter ist als die der angrenzenden Streckenabschnitte. Dies hat zur Folge, dass sich in der Elbe-Reststrecke sogenannte freie alternierende Bänke bilden. Diese für einen sandgeprägten Flachlandfluss untypischen Transportkörper entwickeln eine Höhe von bis zu 3 m, eine Länge von bis zu 1.000 m und bewegen sich wechselseitig stromabwärts mit einer hohen Dynamik von bis zu ca. 10 m pro Tag bis etwa Neu Darchau. Obgleich die Morphodynamik eines Fließgewässers grundsätzlich ganz wesentlich durch Sohlumlagerungen und Feststofftransportvorgänge bestimmt ist, wäre typischerweise ein Sedimenttransport mit Transportkörpern (Dünen) mit einer Höhe von etwa 0,5 bis maximal 1,0 m zu erwarten.



Bild 4: Präsentation von Bernd Hentschel

Zusammenfassend erörterte Bernd Hentschel die Defizite für die Schifffahrtsverhältnisse, die sich durch die freien alternierenden Bänke als Folge des aktuellen Ausbaus, d. h. die größere Breite der Streichlinien, ergeben. Im Wesentlichen sind dies die geringe Wassertiefe (insbesondere bei niedrigen Wasserständen), die permanente Fahrrinnenverlagerung sowie die gewässer-morphologisch untypische Bildung von Mittelgründen (Untiefen in der Gewässermitte) und des Talwegs (theoretische Verbindungslinie der größten Wassertiefe aller Querprofile in Längsrichtung) zeitweise am Gleithang, d. h. am inneren Ufer der Flusskrümmungen.

Für die Entwicklung der Elbe-Reststrecke erörterte Bernd Hentschel 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 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 Ufer mit Sanden oder Kies überschüttet werden. Die Nebengerinne können bereits bei niedrigen Wasserständen durchströmt werden und sind demnach mit vielen positiven Effekten für die Gewässerökologie und den Hochwasserschutz verbunden. Beispielsweise wird der Fließgewässerquerschnitt gerade bei mittleren bis hohen Wasserständen nicht eingeeengt, sondern



im Gegenteil vergrößert, was den Hochwasserstand positiv beeinflussen kann. Im Nebengerinne zwischen Ufer und Parallelbauwerk können sich eigendynamisch Uferabbrüche, Sedimentumlagerungen und eine verbesserte Tiefenvarianz einstellen. 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 Kerbbuhnen oder die Anbindung von Seitengewässern, kombinieren lassen. Er erläuterte, dass aktuell in Zusammenarbeit von BfG und BAW Varianten entwickelt werden, die ab dem 3. Quartal 2023 entsprechend des Modellierungskonzeptes fachtechnisch modelliert werden. Spezifische Fachfragestellungen, beispielsweise zu den freien alternierenden Bänken, werden zudem in Forschungs Kooperation mit dem Institut für Wasserbau, Hydraulik und Fließgewässerforschung der Universität für Bodenkunde Wien (BOKU) und dem Leichtweiß-Institut für Wasserbau (LWI) der Technischen Universität Braunschweig erarbeitet.

Abschließend illustrierte Bernd Hentschel anhand von Luftbildern eines Parallelwerkes in der Oder bei Reitwein, wie die gewünschten positiven Effekte der Stromregelung durch Parallelwerke im Nebengerinne tatsächlich durch eigendynamisch Entwicklung Strömungsvariabilität, aktive Uferabbrüche sowie Umlagerungen bei Ein- und Austrag von Sediment und damit einhergehend einer verbesserten Tiefenvarianz erzielt wurden. Die dort gewonnenen Erfahrungen können für die Elbe-Reststrecke genutzt werden.

Mareike Rieken (BfG) informierte die Teilnehmenden einleitend über die Defizite in Bezug auf die europäische Wasserrahmenrichtlinie und die Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie (FFH-RL) im Bereich der Elbe-Reststrecke. 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. Gemäß FFH-RL soll ein günstiger Erhaltungszustand der Arten und Lebensraumtypen von gemeinschaftlichem Interesse wiederhergestellt oder bewahrt werden. Die Lebensraumtypen im Bereich der Elbe-Reststrecke weisen jedoch teils einen mittleren bis schlechten Erhaltungszustand auf.

Mareike Rieken zeigte an verschiedenen Abschnitten der Elbe-Reststrecke Entwicklungsmöglichkeiten für die Verbesserung des hydromorphologischen Zustands sowie für die Förderung der Lebensräume und Arten auf. Grundsätzlich wird angestrebt, die Elbe-Reststrecke durch geeignete Maßnahmenkombinationen weiterzuentwickeln, so dass Strukturvielfalt und Dynamik wiedererlangt werden, die auch für die biologische Vielfalt von großer Bedeutung sind. Der Anschluss von Altarmen und Seitengewässern, entstehende Nebengerinne durch den Ersatz von Buhnen durch Parallelwerke oder Kerbbuhnen fördern die Strömungsvariabilität, die Breiten- und Tiefenvarianz und somit die eigendynamische Entwicklung von differenzierten Lebensräumen und ihren speziellen Tier- und Pflanzenarten. Verdeutlicht wurde diese Entwicklung beispielhaft an Makrozoobenthos und an der Fischpopulation, die stark von der Strömungsgeschwindigkeit und den Strömungsverhältnissen abhängig sind und sehr von diesen Maßnahmen profitieren.



*Bild 5: Präsentation von Mareike Rieken*

Abschließend erläuterte Mareike Rieken, dass die durch die Bundesoberbehörden entwickelten Varianten in der AG Reststrecke sowie mit allen interessierten Stakeholdern diskutiert werden.

### **TOP 5 – Beteiligung und Dialogformate**

Kira Colbatz (WSA Elbe, Projektgruppe GKE) informierte die Teilnehmenden über die vorgesehene Öffentlichkeitsarbeit für das Projekt mit dem Fokus auf den Kommunikationsfahrplan für die Jahre 2023 und 2024 (siehe Anlage 2, Seite 45 bis 49).

Sie erläuterte, dass das grundsätzliche Ziel der Öffentlichkeitsarbeit ist, die Stakeholder und die Öffentlichkeit frühzeitig einzubinden. Dies dient einerseits dazu, den Bearbeitungsprozess möglichst transparent zu machen, andererseits können Anregungen direkt in die Planung einfließen. Neben der Vermeidung späterer Konflikte könnte so auch die Planungs- und Verfahrensdauer reduziert werden.

Kira Colbatz zeigte anhand des Kommunikationsfahrplans für die Jahre 2023 und 2024 die Daueraufgaben für die Beteiligung auf. Auch in der weiteren Bearbeitung werden die GKE-Gremien (AG Reststrecke, Bund-Länder-Kommission, Beirat und Bund-Länder-Gremien) eingebunden und Gespräche mit weiteren Stakeholdern geführt. Weitere Informationen sind fortlaufend über die Projekt-Webseite abrufbar ([www.gesamtkonzept-elbe.de/reststrecke](http://www.gesamtkonzept-elbe.de/reststrecke)). Zudem erläuterte Kira Colbatz die geplanten Dialogangebote mittels Kreiskonferenzen, Workshops, Infomärkten, Fachdialogen und ggf. Themenworkshops. Sie machte deutlich, dass diese informellen Dialogformate das künftige formelle Beteiligungsverfahren im Rahmen der Planfeststellung nicht ersetzen, sondern frühzeitig ergänzen. Beim Kommunikationsfahrplan handelt es sich um ein lebendes Dokument, das entsprechend dem Planungsfortschritt für die Zeit ab 2024 und ggf. nach der Evaluierung der jeweiligen Dialogformate fortgeschrieben wird. Abschließend informierte Kira Colbatz die Teilnehmenden über die nächsten Veranstaltungen. Am 14. November 2023 findet im Verdo in Hitzacker (Elbe) der Workshop I „Faktencheck“ statt.

### **TOP 6 – Fragen und Diskussion**

In den jeweiligen Tagesordnungspunkten wurden Fachfragen zu folgenden Themen durch die Teilnehmenden gestellt und gemeinsam diskutiert:

- Finanzielle und personelle Ressourcen für die Umsetzung des GKE
- Aktuelle Hochwasserschutzmaßnahmen Niedersachsen
- Wasserwirtschaftliche Unterhaltung
- Sedimentation, Sedimentmanagement und Schadstoffbelastung
- Varianten und Stromregelungsbauwerke
- Bauzeit und morphologischer Nachlauf
- Wasserdargebot, Auswirkungen auf Nebenflüsse, Altgewässer und Grundwasserstand
- Flächenmanagement

Abschließend gaben alle Teilnehmenden ein kurzes und prägnantes Feedback zur Veranstaltung ab, welches sehr positiv ausfiel.

## Danksagung und Resümee

Das Projektteam bedankt sich bei allen Teilnehmenden für die sehr konstruktive Arbeitsatmosphäre, die interessierten Fachfragen und lebendigen Diskussionen sowie die wertvollen Anregungen und Hinweise für die weitere Bearbeitung.

Als Resümee kann festgehalten werden, dass die Bereitschaft, durch gemeinsames und abgestimmtes Handeln zukunftsfähige Lösungen für den Elbabschnitt zwischen Damnatz und Hitzacker zu entwickeln und umzusetzen, bei allen Teilnehmenden hoch ist.

Das Projektteam freut sich auf den weiteren gemeinsamen Weg zu einem zukunftsfähigen Lebens- und Wirtschaftsraum an der Elbe-Reststrecke.

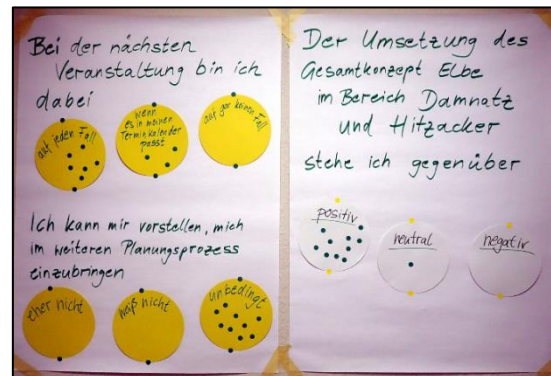


Bild 6: Ergebnis Ein-Punkt-Abfragen (ohne Beteiligung BLK, WSA Elbe und Referenten)

## Anlagen:

Anlage 1: Teilnahmeliste

Anlage 2: Rahmenpräsentation