

# Protokoll

## 7. Sitzung des Lenkungskreises

### Forum Tideelbe

Hamburg, 19.10.2018

Behörde für Umwelt und Energie, Neuenfelder Straße 19, 21107 Hamburg

Moderation und Dokumentation: DIALOG BASIS

## Teilnehmende der 7. Sitzung des Lenkungskreises

Ahne, Michael	Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt, Natur und Digitalisierung, SH
Dr. Breckling, Peter	Deutscher Fischerei-Verband
Claus, Beatrice	Naturschutzverbände / WWF
Flecken, Claudia	Hamburg Port Authority
Gade, Rudolf	Ministerium für Umwelt, Natur, Energie, Bauen und Klimaschutz, N
Hanse, Uwe	Seglerverband Schleswig-Holstein
Höge, Bruno	Nedderelv e.V.
Dr. Klocke, Elisabeth	Stiftung Lebensraum Elbe
Knahl, Tobias	IHK Nord
Dr. Oelerich, Johannes	Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt, Natur und Digitalisierung, SH
Meyer, Bernhard	WSÄ
Quast, Reinhard	Bauernverband Hamburg
Schilling, Eike	Naturschutzverbände / NABU
Schwartz, René	Behörde für Umwelt und Energie (Vertreter Dr. Taugs)
Siemers, Anja	Bauernverband Hamburg e.V.
Thode, Karsten	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt
Weilbeer, Holger	BAW
Wulff, Heinz	Wasserverbandstag Hamburg
Mante, Otfried	ReGe
Krob, Lutz	BWS
Meine, Manfred	Geschäftsstelle Forum Tideelbe
Schruttke, Anna	Geschäftsstelle Forum Tideelbe
Dr. Grobe, Antje	DIALOG BASIS
Rissanen, Mikko	DIALOG BASIS

## **Inhaltsverzeichnis**

1	Begrüßung, Feststellung der Beschlussfähigkeit .....	4
2	Planungsrandbedingungen der Maßnahme Alte Süderelbe.....	4
2.1	Otfried Mante, ReGe & Lutz Krob, BWS: Vorleistungen für eine Machbarkeitsstudie „Tideanschluss Alte Süderelbe“ .....	5
2.2	Diskussion .....	7
3	Maßnahme Haseldorf – Weiteres Vorgehen .....	10
4	Sachstand zur Maßnahme Kiesteich .....	13
5	Bericht aus der Arbeitsgruppe Nebenelben .....	15
6	Symposium 2018.....	17
7	Planung des Plenums 2019 .....	17
8	Abstimmung der nächsten Sitzungstermine.....	18

## 1 Begrüßung, Feststellung der Beschlussfähigkeit

Die siebte Sitzung des Lenkungskreises wird von Manfred Meine, Leiter der Geschäftsstelle Forum Tideelbe in der Hamburger Behörde für Umwelt und Energie eröffnet. Herr Meine begrüßt die Teilnehmenden und die beiden Gastreferenten der Sitzung, Herrn Mante von der ReGe Hamburg und Herrn Krob vom Ingenieurbüro BWS GmbH, die zu den Planungsrandbedingungen der Maßnahme Alte Süderelbe referieren werden. Herr Meine stellt die nahezu vollständige Teilnahme des Lenkungskreises und somit die Beschlussfähigkeit der Sitzung fest. Entschuldigt sind die Herren Eckelmann, Reimers, Jürgensen und Prof. Dr.-Ing. Witte.

Zum Auftakt der Sitzung wird das Protokoll der vorherigen, sechsten Lenkungskreissitzung verabschiedet. Im Vorfeld der aktuellen Sitzung waren einige Präzisierungen zum Protokoll eingereicht worden. Diese werden von Herrn Meine erläutert und anschließend vom Lenkungskreis angenommen.

Anschließend stellt Dr. Antje Grobe, Leadmoderatorin des Forums, die Tagesordnung der Sitzung vor. In der Sitzung solle der aktuelle Stand der Maßnahmen Alte Süderelbe, Nebenelben, Kiesteich und Haseldorfer Marsch diskutiert werden. Wichtige Entscheidungen zum weiteren Vorgehen seien insbesondere zur Alten Süderelbe und zur Haseldorfer Marsch zu treffen.

## 2 Planungsrandbedingungen der Maßnahme Alte Süderelbe

Herr Meine leitet die Diskussion zur Maßnahme Alte Süderelbe ein. In der 5. Sitzung im April 2018 hatte der Lenkungskreis entschieden, zunächst das Vorwissen für alle drei Grundvarianten – für die ein-, zwei- und dreiseitige Anbindung der Alten Süderelbe (Varianten B, C und E) – zu vertiefen.

Aus dieser Entscheidung des Lenkungskreises hätten sich verschiedene Prüfaufträge ergeben, erläutert Herr Meine. Zunächst seien die Planungshindernisse der verschiedenen Varianten gesammelt und betrachtet worden. Diese Ergebnisse würden in der aktuellen Sitzung von ReGe und BWS erläutert. Des Weiteren sollte die Prüfung der Wirkung eines „Spülstoßes“ auf das Mühlenberger Loch bei der Variante C geprüft werden. Diese Frage habe die Geschäftsstelle an die BAW weitergegeben, die hierzu bereits eine erste Einschätzung gegeben hatte. Die Prüfung des Sauerstoffhaushaltes und dessen Auswirkungen sowie die Funktion des „Fischbypasses“ bzw. die Erstellung eines Fischgutachtens bei der dreiseitigen Anbindung, stünden noch aus, informierte Herr Meine.

## 2.1 Otfried Mante, ReGe & Lutz Krob, BWS: Vorleistungen für eine Machbarkeitsstudie „Tideanschluss Alte Süderelbe“

Nach der Einleitung von Herrn Meine stellen Otfried Mante von der ReGe und Lutz Krob von BWS aktuelle Planungen sowie umgesetzte und laufende Projekte im Süderelberaum vor. Diese Hintergrundinformationen, insbesondere technische und wasserwirtschaftliche Randbedingungen, seien bei einer weiteren Betrachtung der Maßnahme zu berücksichtigen. Vor dem Hintergrund dieser Randbedingungen schätzen sie die Machbarkeit der drei auch bereits in der Studie der Firma BioConsult zu ökologischen Auswirkungen der Anbindung der Alten Süderelbe betrachteten Varianten ein:

- Variante B: Einseitige Anbindung an Köhlfleet, mit vollem Tidehub (-1,5 bis +2,1 mNHN),
- Variante C/D: Zweiseitige Anbindung an Köhlfleet und Mühlenberger Loch mit vollem/reduziertem Tidehub (-0,5 bis +1,5 mNHN) sowie
- Variante E: Dreiseitige Anbindung an Köhlfleet, Mühlenberger Loch und Süderelbe, mit vollem Tidehub (-1,5 bis +2,1 mNHN).

### Aktueller Bestand und Projekte

Zum Beginn der Präsentation erläutert Herr Mante den aktuellen Untersuchungsraum, der breiter gefasst wurde als in der BioConsult-Studie: Ziel sei es gewesen, relevante Bestandsobjekte für alle drei Varianten aufzunehmen. Dazu zählen u. a. das Deichsiel und Schöpfwerk Neuenfelde, das Verbindungsgewässer Rosengarten, das Siel und Schöpfwerk Finkenwerder, die Umgehungsstraße Finkenwerder, die Schlickdeponie Francop, die NDO-Pipeline parallel zur BAB 7 sowie die Ortschaft Moorburg und der Erdwall Altenwerder.

Neben dem aktuellen Bestand stellen eine Vielzahl von geplanten Projekten, insbesondere im Bereich Altenwerder / Moorburg, eine Herausforderung für die Anbindung dar. Zu diesen gehören beispielsweise die Herrichtung der Gewerbefläche Altenwerder West und der Baggergutmonodeponie Moorburg sowie insbesondere die Vorstellgruppe Alte Süderelbe, die südliche Bahnbindung Altenwerder und die auszubauende Autobahn 7, die bei einer dreiseitigen Anbindung alle unterquert werden müssten. Herr Mante weist auch auf den geplanten Verlauf der Autobahn 26 hin, der wie auch weitere Verkehrstrassen einen Bogen weit nach Süden macht, um das Hafenerweiterungsgebiet Moorburg für Zwecke der Hafenentwicklung freizuhalten.

### Hydrologische, wasserwirtschaftliche und wasserbauliche Aspekte

Über die bestehende und geplante Infrastruktur hinaus seien hydrologische und wasserwirtschaftliche Aspekte und Wirkungszusammenhänge bei der Betrachtung der Maßnahme zu berücksichtigen. Die Alte Süderelbe fungiert als Speicher für Frostschutzberegnung und als Retentionsraum für Hochwasser bei Regenereignissen. Vor allem im westlichen Abschnitt besteht zudem Kontakt zum 1. Hauptgrundwasserleiter. Im Hinblick auf die mögliche Anbindung der Alten Süderelbe an das Tidegeschehen solle deshalb untersucht werden, wie die Tidewasserstände auf die wasserwirtschaftlichen Funktionen wirken.

Bereits zu diesem Zeitpunkt könne jedoch als Fazit festgehalten werden, dass die Bewirtschaftung des Flutraumes bei einer möglichen Anbindung erforderlich sei. Sowohl bei ein-, zwei- als auch dreiseitiger Anbindung müssten Deiche und weitere bauliche Maßnahmen errichtet werden, um die Überflutung von Wohn- und landwirtschaftlichen Flächen zu vermeiden. Zudem sei der Objektschutz weiterer Infrastrukturanlagen, wie der Umgehungsstraße Finkenwerder oder der Raffinerieleitung im Bereich Moorburg, sicherzustellen. Da die ehemalige Deichlinie in ihrer Funktion nicht mehr gepflegt worden sei, sei ihre Ertüchtigung sowie Umbau/Ertüchtigung von Schöpfwerken und Deichsielen – je nach ihrer vorhandenen Leistungsfähigkeit bzw. Schutzhöhe – nötig. Somit bestehe Untersuchungsbedarf an bestehenden Bauwerken und Anlagen.

Ein besonderes Augenmerk richtet Herr Mante auf den Flugbetrieb des Airbus-Werks am Mühlenberger Loch. Bei einer zwei- oder dreiseitigen Anbindung müsste die Landebahn gekreuzt werden, was luftfahrtrechtliche Fragen aufwerfe. In der Bauphase sei auf jeden Fall eine intensive Abstimmung mit dem Werk erforderlich: Aufgrund festgelegter Schutzzonen müsste die Durchführung einer Baumaßnahme im Bereich der Landebahn vorübergehend eingestellt und die entsprechenden Baugeräte aus dem Sicherheitsbereich entfernt werden, sobald Flugbetrieb herrsche. Um Vogelschlag bzw. Gefahren für die Flugsicherheit zu vermeiden müsse zudem die Planung der umliegenden Gewässer so unattraktiv für Wasservögel ausgelegt werden, dass kein vermehrter Vogelflug im Bereich der Landebahn entsteht.

### **Eigentumsverhältnisse**

Zu den Eigentumsverhältnissen im Bereich der Alten Süderelbe merken Herr Mante und Herr Krob grundsätzlich an, dass die Datengrundlage diesbezüglich zum Teil veraltet sei und dass die Flächenverfügbarkeit untersucht werden müsse. Neben Flächen der HPA seien viele Flächen im Privatbesitz und werden intensiv für den Obstbau genutzt. Da für die Ertüchtigung bzw. neue Linienführung der 2. Deichlinie Flächen benötigt werden gelte es, auch Eigentumsverhältnisse in der Machbarkeitsstudie zu betrachten.

### **Handlungsvorschlag für Machbarkeitsstudie(n)**

Für die Prüfung der Umsetzbarkeit der Maßnahme im Rahmen der Machbarkeitsstudie(n) empfehlen Herr Mante und Herr Krob, zunächst zu prüfen, inwieweit die Ziele der Maßnahme eine hinreichende Planrechtfertigung bieten. Anschließend müsste diese mit der möglichen Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit (evtl. negative Gewässerveränderung in der Alten Süderelbe, Hochwasserrisiken) und den Einwirkungen auf Dritte (Flächenverfügbarkeit, Airbus-Anforderungen, Hafenbelange) abgeglichen werden. Anhand dieses Abgleichs sollten Varianten ausgeschlossen bzw. der Untersuchungsgegenstand der Machbarkeitsstudie(n) festgelegt werden.

Aufgrund der Restriktionen durch das Airbus-Werk empfehlen Herr Mante und Herr Krob, eine alternative Anbindung im Bereich des Mühlenberger Lochs in Erwägung zu ziehen. Da eine Sperrung der Landebahn für die Bauzeit nicht realistisch sei, könne man eine Anbindung eher über das Verbindungsgewässer Rosengarten realisieren. Diese Anbindung müsste auf ihre Leistungsfähigkeit geprüft werden, die allerdings aufgrund der topographischen Randbedingungen primär naturschutzfachlichen Zielen (Schaffung eines Biotopverbundes) dienen könne. Im östlichen Bereich der Alten Süde-

elbe wird außerdem ein alternativer Anschluss an die Süderelbe über die Bereiche Kirchgraben und Bullerrinne vorgeschlagen, der es ermöglicht, verschiedene einschränkende Randbedingungen (Restriktionen aus der Hafenentwicklung, aufwendige Unterquerung von Infrastrukturanlagen, Bodenabtrag vom Erdwall Altenwerder, etc.) zu berücksichtigen.

Im Hinblick auf den erheblichen planerischen, baulichen und finanziellen Aufwand sowie rechtliche Randbedingungen plädieren Herr Mante und Herr Krob dafür, die zwei- und dreiseitige Anbindung (Varianten C/D/E) zu verwerfen. Aufgrund der geschilderten Planungsrandbedingungen empfehlen sie, ausschließlich die einseitige Anbindung (Variante B), ggf. ergänzt um die alternativen Anbindungen, in der Machbarkeitsstudie weiter zu betrachten.

## 2.2 Diskussion

Der Vortrag und die Empfehlungen von Herrn Mante und Herrn Krob werden anschließend vom Lenkungskreis diskutiert:

- Der Vertreter des Bauernverbands weist auf die notwendige Ertüchtigung der Deichlinien hin, sowohl entlang der Alten Süderelbe als auch im Bereich des Verbindungsgewässers. Aufgrund des intensiven Obstbaus und der Eigentumsverhältnisse sei es schwierig, Akzeptanz vor Ort bzw. die Flächenverfügbarkeit zu erreichen. Er erinnert daran, dass die Maßnahme Borsteler Binnenelbe bereits aufgrund mangelnder Flächenverfügbarkeit nicht weiter verfolgt wird. Anstatt die Maßnahmen im Sinne des Sankt-Florian-Prinzips mit Hilfe der Eigentumsproblematik von vornherein zu verwerfen sollten jedoch zunächst die Sachargumente auch für die Alte Süderelbe und Doveelbe umfassend aufbereitet werden.
  - Herr Mante bestätigt, dass die Flächenverfügbarkeit nicht einfach zu erreichen sei. Da die Anbindung der Alten Süderelbe jedoch als ein Jahrhundertprojekt betrachtet werden könnte, solle dieser Aspekt in der Machbarkeitsstudie zwar aufbereitet, aber nicht überbewertet werden. Bei Umsetzung der Maßnahme sei u. a. die Ertüchtigung der ehemaligen Deichlinie auf jeden Fall nötig. Die hierfür erforderlichen Grundstücke müssten allerdings gütlich erworben werden, da der hier gegebene Vorhabenzweck keine Enteignungsgrundlage biete.
  - Der Vertreter der Fischerei unterstützt die Aussage des Bauernverbands: Man solle alle Maßnahmen nach den gleichen Kriterien betrachten.
  - Der Vertreter des Wasserverbandstags Hamburg wünscht sich eine Kosteneinschätzung, zu welchem Preis die Flächen erworben werden könnten.
  - Der Vertreter des Bauernverbands betont, dass die Stimmungslage vor Ort vergleichbar mit der Lage an der Borsteler Binnenelbe sei. Er regt an, in der Machbarkeitsstudie den Flächenverbrauch zu spezifizieren. Zu klären sei, wie viele Flächen in Anspruch genommen werden müssten.
  - Der Vertreter der GDWS weist darauf hin, dass obwohl die Maßnahme Borsteler Binnenelbe vorerst nicht weiter verfolgt wird, ihre Betrachtung zu einem späteren Zeitpunkt nicht komplett ausgeschlossen sei. Da die potenzielle hydrologische

Wirkung der Alten Süderelbe wesentlich höher sei als die der Borsteler Binnenelbe, müsse man die Maßnahmen differenziert betrachten: Die Anbindung der Alten Süderelbe gelte als eines der Hauptprojekte des Forums und müsse deshalb aktiv vorangetrieben werden.

- Der Vertreter der Naturschutzverbände fragt nach einer Präzisierung: Wird eine westliche und östliche Anbindung (zwei- und dreiseitige Anbindung) aus Sicht der ReGe zwar als sehr aufwändig bewertet, wäre aber dennoch grundlegend möglich?
  - Herr Mante betont, dass er keine Möglichkeit sehe, die Anbindung am Mühlenberger Loch unter der Landebahn zu realisieren. In den hindernisfreien Zonen sei während des Flugbetriebs nicht einmal die Positionierung der Baumaschinen erlaubt. Im Hinblick auf die vielen Test- und Abflüge sei eine Sperrung der Landebahn nicht realistisch. Er weist zudem auf die BioConsult-Studie hin, in der kein wesentlicher Mehrwert bei der zwei- und dreiseitigen Anbindung im Vergleich zu der einseitigen Anbindung über das Köhlfleet festgestellt werden konnte.
  - Die Vertreterin der Naturschutzverbände argumentiert, dass der Flugverkehr - laut Dr. Schwartz sind gegenwärtig bis zu 27 Flugbewegungen/Tag genehmigt - kein k.o.-Kriterium darstellen solle. Auch wenn die Variante aus Sicht von Airbus nicht gewünscht sei, solle man sie weiter untersuchen. Der Koordinationsaufwand, bzw. die Restriktionen für den Flugverkehr sollten nicht überbewertet werden, schließlich würden auch Baumaßnahmen in der Nähe des Hamburger Flughafens durchgeführt.
  - Der Vertreter des MELUND Schleswig-Holstein empfiehlt, Varianten nicht direkt aufgrund ihrer Planungsrandbedingungen auszuschließen. Vielmehr solle man die Vorteile, Herausforderungen und Kosten der Varianten transparent vergleichen.
  - Im Hinblick auf den möglichen Vorteil der zweiseitigen Anbindung – dem „Spülstoß“ auf das Mühlenberger Loch – regt Herr Krob an, die Frage anders herum zu stellen: Die BAW könne zunächst prüfen, ob der Spülstoß überhaupt grundsätzlich funktionieren könnte. Wenn die Wirkungsweise realistisch sei, könne man dem Nutzen und die Kosten gegenüberstellen.
- Der Vertreter des Wasserverbandstags fragt, ob die westliche Anbindung, am Mühlenberger Loch oder über das Verbindungsgewässer, den Obstbau gefährden könnte und ob schadstoffbelastetes Wasser in die Alte Süderelbe gelangen würde?
  - Herr Mante und Herr Krob erläutern, dass die primäre Aufgabe der Vorleistung war, Randbedingungen für die mögliche Machbarkeitsstudie zu nennen. Inwieweit es zu einer Gewässerverunreinigung kommen könne sei abhängig von den Strömungsverhältnissen, Fließgeschwindigkeiten und der Hydrodynamik der betrachteten Variante. Gravierende Auswirkungen würden aber nicht befürchtet.
  - Herr Meine ergänzt, dass auch die Prüfung in Bezug auf eine mögliche Veränderung der Wasserqualität Teil der Machbarkeitsstudie wäre.

- Der Vertreter des Wasserverbandstags fragt außerdem, welche Auswirkungen die Varianten auf die Sedimentation im Bereich des Hamburger Hafens hätten?
  - Herr Mante erläutert, dass die Frage nicht Gegenstand der bisherigen Arbeiten gewesen sei, aber mit einer Modellierung durch die BAW aufgegriffen werden sollte.
  - Im Hinblick auf die Auswirkungen diskutiert der Vertreter der Fischerei die im Vortrag vorgeschlagenen Alternativ-Anbindungen: Impliziert der Fokus auf das Thema Biotopverbund, dass nur geringe hydrologische Wirksamkeit zu erwarten sei?
  - Herr Meine erläutert, dass die BAW in der entsprechenden Arbeitsgruppe, anhand hydronumerischer Untersuchungen aus dem Strombau- und Sedimentmanagement-Konzept Tideelbe, die zu erwartenden Auswirkungen bereits erläutert habe. Die zu erwartenden Auswirkungen seien von der Ausgestaltung der jeweiligen Varianten abhängig: Während die dreiseitige Anbindung die größten Auswirkungen auf den Tidehub hätte, lohne es sich aus hydrologischer Sicht, auch die einseitige Anbindung zu verfolgen. Die Auswirkungen der alternativen Anbindungen, die von ReGe und BWS vorgeschlagen wurden, seien noch nicht im Modell geprüft worden. Aufgrund der geringen Anschlussquerschnitte und der langen Fließwege schätzt er diese aus hydrologischer Sicht aber als äußerst gering ein.
  - Die Vertreterin der HPA weist darauf hin, dass in dieser Phase die Auswirkungen der verschiedenen Maßnahmen kaum quantifiziert werden könnten. Inwiefern die Maßnahmen den Bedarf an Abbaggerungen im Hafenbereich reduzieren, könne noch nicht berechnet werden.
- Die Vertreterin der Naturschutzverbände argumentiert, dass sich die Situation der Elbe dramatisch verschlechtert habe. Deshalb sei jede Reduzierung des Tidehubs grundsätzlich wertvoll. In der Machbarkeitsstudie solle man daher berechnen, welche Auswirkungen die verschiedenen Varianten haben könnten – und ihre Kosten auch mit künftigen Kosten der Unterhaltungsbaggerung im Hafenbereich in Bezug setzen. Die Durchsetzbarkeit einer Maßnahme bzw. Variante sei zudem letztendlich eine politische Frage. Die Naturschutzverbände plädieren deshalb dafür, alle Varianten in der Machbarkeitsstudie vergleichend zu betrachten.
  - Der Ansatz der Naturschutzverbände wird vom Vertreter der BUE unterstützt: In der Machbarkeitsstudie solle man die wasserwirtschaftlichen und ökologischen Vor- und Nachteile aller Varianten möglichst wertfrei zusammentragen. Sozioökonomische Faktoren sollten erst im zweiten Schritt betrachtet werden.
  - Herr Meine thematisiert die Bearbeitungstiefe der Machbarkeitsstudie(n). Im Hinblick auf die erheblichen Planungshindernisse im östlichen Bereich, die die Umsetzbarkeit als wenig realistisch erscheinen lasse einerseits und der beschränkten Ressourcen der Geschäftsstelle andererseits plädiert er dafür, auf weitere Untersuchungen einer dreiseitigen Anbindung zu verzichten.
  - Der Vertreter der Fischerei betont, dass eine möglichst umfassende Datengrundlage nötig sei, so dass der Lenkungskreis fundiert entscheiden kann. Aus diesem Grund

solle man in der Machbarkeitsstudie alle Varianten betrachten. Insbesondere zwei Aspekte seien zu fokussieren: Der Kosten-Nutzen-Vergleich sowie die ökologische Folgeneinschätzung (Auswirkungen auf die Artenbestände).

- Ein Vertreter der GDWS erläutert, dass eine quantitative Aussage über eine mögliche Reduzierung der Baggermengen sicherlich schwer zu treffen sei. Allerdings sollte die Betrachtung einer Unterquerung der Landebahn nicht verworfen werden, da es um einen hydraulisch wirksamen Anschluss gehe.
  - Ein Vertreter der Naturschutzverbände ergänzt, dass ein Spülstoß ins Mühlenberger Loch auch für die Querschnittswirkung der dreiseitigen Anbindung entscheidend sei.
  - Die Vertreterin der Stiftung Lebensraum Elbe weist darauf hin, dass durch den Verzicht auf eine vertiefte Betrachtung der Borsteler Binnenelbe Finanzmittel freigeworden sein müssten. Da am Ende des Tages auch eine politische Entscheidung über die Maßnahmen nötig sein werde, sei es wichtig, die Variantenauswahl möglichst sauber zu gestalten – hierfür brauche man eine Machbarkeitsstudie, die alle Varianten umfasst.
  - Frau Grobe fasst als Moderatorin die Stimmungslage im Lenkungskreis zusammen: Verschiedene Teilnehmende empfehlen die Betrachtung aller drei Varianten in einer Machbarkeitsstudie, inklusive ihrer Kosten und ökologischen Auswirkungen. Sie schlägt vor, über diese Entscheidung abzustimmen.
- **Der Lenkungskreis entscheidet einstimmig (14 Stimmen dafür), alle Anbindungsvarianten der Alten Süderelbe in Machbarkeitsstudie(n) betrachten zu lassen: Die ein-, zwei- und dreiseitige Anbindung sowie die alternativen Anbindungen über das Verbindungsgewässer Rosengarten und die Bullerrinne, inklusive Abschätzung ihrer Kosten und ökologischen Auswirkungen. Die Geschäftsstelle wird beauftragt, die Machbarkeitsstudie(n) in die Wege zu leiten.**

### 3 Maßnahme Haseldorf – Weiteres Vorgehen

Zur Maßnahme Haseldorf ruft Herr Meine die bisherigen Schritte und den Stand nach der letzten Lenkungskreissitzung in Erinnerung. Zur Diskussion stand ein grobes Maßnahmenlayout (Variante 3) mit Vertiefung und deutlicher Ausdehnung der vorhandenen Prielstrukturen, ohne Inanspruchnahme hochwertiger Biotoptypen und aktueller Auwald-Bestände. Insgesamt würde das Layout eine Fläche von ca. 165 ha ergeben, bei vollem Tidehub ein Volumen von 5,1 Mio. m<sup>3</sup>.

Nach der entsprechenden Arbeitsgruppensitzung war die DHI-WASY GmbH beauftragt worden, die möglichen hydrologischen Auswirkungen der Maßnahme zu untersuchen. Laut DHI sei eine erstmalige Vertiefung und Anpassung der Sohle erforderlich, insbesondere im unmittelbaren Zulaufbereich über 50 m Breite sowie im Verlauf der Haseldorfer Binnenelbe auf etwa 500 m Länge. Der Unterhaltungsaufwand im Dwarsloch bis zum Sperrwerk Haseldorfer Marsch sei dagegen gering

bzw. z.T. nicht erforderlich. Allerdings bliebe die Wirkung auf die Tidekennwerte, z. B. die Stärkung des Ebbstroms um ca. 1,4 %, insgesamt sehr gering. Die Abnahme des Tidehubs im Hamburger Bereich würde bis zu 3 cm betragen. Die Wirkung auf den Sedimenttransport der Elbe lasse sich ebenfalls anhand der Strömungskennwerte als sehr gering einzustufen. Außerdem sei die Zunahme des Salzgehaltes nachteilig für die Elbe und ihre Nutzer. Als Fazit habe DHI empfohlen, die Maßnahme Haseldorf nur im Zusammenspiel mit anderen stützenden Maßnahmen zu verfolgen, erläutert Herr Meine.

Herr Meine erinnert an den Wunsch aus dem 6. Lenkungskreis, die Kosten für die Maßnahme abzuschätzen und erläutert die entsprechenden Ergebnisse: Unter Berücksichtigung eines Neubaus bzw. der Ertüchtigung von Bauwerken (Deiche, Sperrwerksneubau, Neubau Schöpfwerk, Deichsiele), für Erdarbeiten (Aushub und Entsorgung) sowie sonstige Baukosten (u.a. Kampfmittelräumung, naturschutzfachliche Gestaltung, Baustelleneinrichtung) ergebe eine Grobabschätzung Gesamtkosten von 270 Millionen Euro, wovon die Erdarbeiten die größte Kostenposition darstellten. Die Kosten für den Grunderwerb seien zu diesem Zeitpunkt noch nicht berücksichtigt worden, da nicht bekannt sei, wieviel Privatflächen in Anspruch genommen werden müssten. Nach Einschätzung der Geschäftsstelle sei der Grunderwerb bei dieser Maßnahme aber eher untergeordnet, zudem habe der Großeigentümer der Flächen eine Umsetzung der Maßnahme in der Arbeitsgruppensitzung befürwortet.

## Diskussion

- Die Vertreterin der Naturschutzverbände bedauert zunächst, dass der vollständige Bericht von DHI nicht vorliegt. Im Hinblick auf die zur Verfügung gestellten Informationen sei sie noch nicht entscheidungsfähig.
  - Herr Meine weist darauf hin, dass Frau Dr. Donner in ihrer Ergebnispräsentation in der letzten Lenkungskreissitzung ihre Erkenntnisse und Methoden eingehend erläutert habe. Diese Präsentation sei an den Lenkungskreis versandt worden und auf der Webseite des Forums abrufbar. Der vollständige schriftliche Bericht der DHI liege voraussichtlich erst im November 2018 vor.
- Der Vertreter der Gruppe Nedderelv verweist auf das Urteil des Oberverwaltungsgerichts (OVG) Schleswig im Zuge der Airbus-Werkserweiterung. Dem Urteil folgend konnte die Haseldorfer Marsch nicht als Kompensationsfläche für die Erweiterung genutzt werden. Die Auswirkungen des Urteils auf die nun diskutierte Maßnahme seien noch nicht hinreichend geprüft worden.
  - Herr Meine erläutert, dass das Thema bereits in der Arbeitsgruppe diskutiert worden sei. Das Urteil des Oberverwaltungsgerichts habe sich auf den Vorhabenzweck bezogen, verhindere aber nicht grundsätzlich alle Maßnahmen in Haseldorf. Die Zulässigkeit der aktuell vorgeschlagenen Maßnahme sei auf der Grundlage der heutigen Bedarfsbegründung zu prüfen. Auch hierauf solle im Rahmen der Machbarkeitsstudie fachlich eingegangen werden.

- Die Vertreterin der Naturschutzverbände weist darauf hin, dass mögliche Eingriffe ausgeglichen werden müssten. Aus naturschutzfachlicher Sicht seien mögliche Konflikte aber durchaus lösbar.
- Der Vertreter der BUE ergänzt, dass es beim Thema Ausgleich nicht nur um das Juristische, sondern auch um die Findung geeigneter Ausgleichsflächen (Möglichkeiten ökologischer Aufwertung) gehe.
- Der Vertreter der Gruppe Nedderelv weist zudem darauf hin, dass durch die Maßnahme auch die Wassersportbelange im Bereich Haseldorfer Marsch stark betroffen wären: U.a. würde der Haseldorfer Hafen in seiner Funktion nicht bestehen können. Der Hochwasserschutz (Sturmflutrisiko) stelle einen weiteren schwerwiegenden Grund für die Ablehnung der Maßnahme dar. Aus seiner Sicht sollten die betroffenen Kommunen beteiligt werden.
- Der Vertreter des MELUND Schleswig-Holstein kommentiert, dass die Maßnahme im Sinne einer Machbarkeitsstudie weiter verfolgt werden solle, obwohl sie nicht unproblematisch und außerdem mit hohen Kosten verbunden sei. Das Land Schleswig-Holstein könne im Rahmen des Forums einen Beitrag leisten und stehe weiterhin zu einer ergebnisoffenen Betrachtung der Maßnahme Haseldorf. Küsten- bzw. Hochwasserschutz müssten dabei selbstverständlich sichergestellt werden. Der Vertreter des MELUND regt an, die Maßnahme Haseldorf in einer Kombination mit der Haseldorfer Binnenelbe und dem Dwarsloch zu betrachten.

Für das weitere Vorgehen schlägt Herr Meine dem Lenkungskreis folgende Entscheidungsoptionen vor:

- a) **Keine weitere Betrachtung der Maßnahme** Haseldorfer Marsch im Rahmen des Forum Tideelbe, da das ursprüngliche Ziel der Tidedämpfung nicht in hinreichendem Maße erreicht werden könnte und der zu leistende Aufwand in keinem angemessenen Verhältnis zum angestrebten Erfolg stünde.
- b) **Keine weitere Betrachtung der Maßnahme** Haseldorfer Marsch im Rahmen des Forum Tideelbe. Das **Forum empfiehlt** aber, mögliche ökologische Verbesserungspotenziale und eine etwaige Maßnahmenoptimierung und -umsetzung unter **anderer Trägerschaft weiter zu verfolgen**.
- c) **Vertiefte Betrachtung, bzw. Optimierung der Maßnahme** Haseldorfer Marsch **aus ökologischer Sicht** im Rahmen des Forum Tideelbe; das Forum soll als einmal etablierte Plattform für die weiteren Diskussionen genutzt werden, auch wenn das ursprüngliche Ziel (hydrologische Wirksamkeit) weitestgehend verfehlt wird.
- d) **Vertiefte Betrachtung der Maßnahme** Haseldorfer Marsch zunächst zurückstellen und die Wirksamkeit der Maßnahme im Kontext zur Betrachtung der Nebenelben, insbesondere im Hinblick auf den Komplex Pagensander Nebenelbe / Haseldorfer Binnenelbe und Dwarsloch erneut bewerten.

- Die Vertreter der Naturschutzverbände argumentieren, dass die Maßnahme allein aufgrund ihrer hydrologischen Auswirkungen im Rahmen des Forums weiter betrachtet werden solle. Die dargestellte, mögliche Abnahme des Tidehubs sei bereits wertvoll.
  - Die Vertreterin der Stiftung Lebensraum Elbe befürwortet eine weitere Betrachtung der Maßnahme Haseldorf bzw. ihre Optimierung im Forum Tideelbe ebenfalls. Sie weist auf die Betrachtung der Nebenelben hin – es werde voraussichtlich dauern, bis in dem Kontext klare Fortschritte gemacht werden. Deshalb solle man die Ressourcen des Forums in den nächsten Jahren nutzen und die Maßnahme konkretisieren.
  - Der Vertreter des Wasserverbandtags Hamburg stimmt zu und regt an, die Maßnahme aus hydrologischer Sicht noch weiter zu optimieren. Ggf. könne mehr Flutraum mit Vertiefung der Gewässer erzielt werden.
    - Der Vertreter des MELUND Schleswig-Holstein warnt vor voreiligen Schlüssen: Man müsse das Bodenmaterial sorgfältig, u.a. im Hinblick auf mögliche Altlasten prüfen, wenn über weitere Vertiefungen diskutiert werde.
  - Verschiedene Mitglieder des Lenkungskreises sprechen sich für eine offene Betrachtung von Vor- und Nachteilen, Chancen und Herausforderungen der Maßnahme im Rahmen einer Machbarkeitsstudie aus.
    - Der Vertreter der Fischerei weist auf die Notwendigkeit hin, die Arbeitsaufträge für die Machbarkeitsstudien detailliert im Forum Tideelbe zu besprechen – entweder im Lenkungskreis oder in der entsprechenden Arbeitsgruppe. Auch für den Fall, dass die Maßnahme letztendlich scheitern sollte, müssten Entscheidungsgründe systematisch dokumentiert werden.
    - Herr Meine erläutert, dass die Geschäftsstelle im Falle einer positiven Entscheidung des Lenkungskreises die Arbeitsgruppe Haseldorf im Anschluss zu einer zweiten AG-Sitzung einladen werde. Aus seiner Sicht sollten die Fragestellungen für die Machbarkeitsstudien für alle Maßnahmen, in den entsprechenden Arbeitsgruppen erarbeitet und anschließend vom Lenkungskreis verabschiedet werden.
- **Der Lenkungskreis entscheidet mehrheitlich (13 Stimmen dafür, eine Stimme dagegen) zugunsten einer neuen Entscheidungsoption „e“: Vertiefte Betrachtung der Maßnahme im Rahmen des Forum Tideelbe einschl. Machbarkeitsstudie. Für alle Maßnahmen sollte ein vergleichbarer Prüfmaßstab angewendet werden und eine Bewertung / Priorisierung erst nach Vorliegen aller Informationen erfolgen.“ Die Geschäftsstelle wird beauftragt, die entsprechende(n) Machbarkeitsstudie(n) in die Wege zu leiten.**

## 4 Sachstand zur Maßnahme Kiesteich

Herr Meine gibt im Lenkungskreis einen Überblick über den Sachstand zur Maßnahme Kiesteich. Die Arbeitsgruppe Hamburg wird in der nächsten Woche, am 23. Oktober 2018 in der BUE tagen und einen Vorschlag zum weiteren Vorgehen erarbeiten.

Die Auftaktsitzung der AG Hamburg zur Maßnahme Kiesteich fand am 24. April 2018 statt. Nach einer Diskussion der möglichen Anbindungsvarianten, die bereits im Rahmen des Tideelbekonzeptes der BAW (2009) betrachtet worden waren, wurde in der Sitzung von der BUE auf mögliche Grundwassergefährdungen aufgrund einer direkten Verbindung des Auskiesungsbereichs zum obersten Grundwasserleiter hingewiesen. Im Nachgang der Sitzung erreichte die Geschäftsstelle außerdem ein Hinweis, dass der Kiesabbau-Unternehmer bereits vor einiger Zeit einen Planfeststellungsantrag zur Erweiterung des Kiesabbaus eingereicht habe.

Am 07. August 2018 fand anschließend ein Treffen zwischen der Geschäftsstelle und dem Unternehmer RBS statt. Laut Herrn Meine sei der Informationsaustausch sehr konstruktiv gewesen, der Unternehmer habe keine gravierenden Konflikte zwischen dem Kiesabbau und der möglichen Maßnahme gesehen.

In der kommenden Sitzung der AG Hamburg am 23. Oktober sollen nun Aspekte der Grund- und Oberwassergefährdung geklärt werden. Hierzu liegt der Geschäftsstelle bereits eine vorläufige Einschätzung der BUE vor, die Herr Meine dem Lenkungskreis erläutert:

Laut der BUE sei das Wasser des Kiesteichs bisher unbelastet. Durch den Kiesabbau seien die den Grundwasserleiter schützenden Deckschichten vollständig entfernt worden, so dass direkter Grundwasserkontakt bestehe. Der Tidekanal, über den der Anschluss an das Tidegeschehen erfolgen sollte, sei ebenso wie der Industrie- und Moorfleetener Kanal dagegen als stark belastet einzustufen; zusätzlich werde das Oberflächengewässer durch Schwerlastverkehr bzw. ungereinigten Niederschlag belastet. Bei der Vertiefung des Tidekanals würde die bestehende Schlickschicht zudem entfernt und die Infiltration durch Verunreinigungen verstärkt werden. Laut der BUE würde sich die chemische Qualität des Oberflächenwasserkörpers Tideelbe und somit die Wasserqualität im Kiesteich nach dem Anschluss verschlechtern. Zudem würden die Trophieverhältnisse (Nährstoffsituation) sich von oligo- bzw. mesotroph zu hoch eutroph ändern. Aus Gewässerschutzgründen lehne die zuständige Abteilung der BUE daher die Maßnahme ab: Ihre Vereinbarkeit mit den gesetzlichen Vorgaben (Verschlechterungsverbot) des WHG und HWaG sei zweifelhaft.

Herr Meine trägt als Fazit vor, dass es starke Argumente gegen die weitere Betrachtung der Maßnahme gebe. Herr Meine empfiehlt, dass sich die AG Hamburg in ihrer kommenden Sitzung mit den Argumenten auseinandersetzt.

- Der Vertreter der BUE bestätigt, dass die Belange des Gewässerschutzes ernst zu nehmen seien. Dennoch sollte für alle Maßnahmen der gleiche Maßstab angesetzt werden. Aus seiner Sicht könne es ggf. technische Möglichkeiten geben, Kontamination durch den Schwerlastverkehr aus dem Tidekanal zu vermeiden. Diese könnten bei einer weiteren Betrachtung der Maßnahme geprüft werden.
- **Dem Vorschlag von Herrn Meine folgend, entscheidet der Lenkungskreis, dass der Sachstand zur Maßnahme Kiesteich, inkl. der Einschätzung der BUE in der AG Hamburg diskutiert werden soll. Anhand der Sitzungsergebnisse soll dem Lenkungskreis eine Beschlussvorlage über die möglichen nächsten Schritte vorgelegt werden.**

## 5 Bericht aus der Arbeitsgruppe Nebenelben

Anschließend berichtet Herr Meine über die ersten Schritte in der Arbeitsgruppe Nebenelben, die ihre erste Sitzung am 25. September 2018 in den Räumlichkeiten des WSA Hamburg abhielt. Die Präsentation von Herrn Dr. Entelmann, WSA, aus der AG-Sitzung war den Mitgliedern des Lenkungskreises bereits im Vorfeld der Lenkungskreissitzung zur Verfügung gestellt worden.

Herr Meine gibt einen kurzen Überblick über den Betrachtungsraum: Auf den Betrachtungen im IBP und in der Arbeitsgruppe Vorauswahl aufbauend stand die Reaktivierung von insgesamt sieben Bereichen im Fokus der Diskussion: Wischhafener Fahrwasser, Glückstädter Nebenelbe, Schwarztonnensander Nebenelbe, Pagensander Nebenelbe, Haseldorfer Binnenelbe, Lühesander Süderelbe und Hahnöfer Nebenelbe.

Im Expertenvortrag erläuterte das WSA zunächst die rechtlichen Randbedingungen einer Reaktivierung und anschließend die morphologischen Veränderungen in den Nebenelben von 1950 bis heute. Anhand der einzelnen Betrachtungen verglich das WSA anschließend die Nebenelben einerseits in Bezug auf ihre Verlandungstendenzen und andererseits auf ihre verkehrliche Unterhaltung. Anhand dieser „Entscheidungsmatrix“ habe das WSA Hamburg in der Sitzung vorgeschlagen, in einem ersten Schritt die Bereiche Wischhafener Fahrwasser/Brammer Bank sowie die Pagensander Nebenelbe vertieft zu betrachten, letztere auch in Zusammenhang mit der Haseldorfer Binnenelbe. Dieser Vorschlag sei von den Teilnehmenden der Arbeitsgruppe grundsätzlich angenommen worden.

Im Rahmen der Sitzung seien die Themen Naturschutz und Realisierbarkeit der Maßnahmen diskutiert worden, erläutert Herr Meine. Es sei festgehalten worden, dass insbesondere die Gestaltung eines vielfältigen Strömungsmusters mit diversen Wassertiefen und Flachwasserzonen im Hinblick auf die Fischfauna erwünscht wäre. Dabei müsse der Unterhaltaufwand auch im Gleichgewicht bleiben. Da kleine Maßnahmen und Effekte sich aufsummieren könnten, seien Bündelmaßnahmen grundsätzlich befürwortet worden. Unter dem Kriterium Realisierbarkeit habe die Arbeitsgruppe zunächst keine unüberwindbaren Konflikte mit dem Angelsport und der Freizeitschifffahrt gesehen. Die Flächenverfügbarkeit sei auch gegeben, da diese Bereiche Eigentum des Bundes seien, so Herr Meine.

In der sechsten Lenkungskreissitzung sowie im Vorfeld der Sitzung der AG Nebenelben waren weitere Vorschläge für Nebenelben eingereicht worden, die im Rahmen der Arbeitsgruppe diskutiert wurden:

- **Hahnöfer Nebenelbe:** Die Umweltverbände hatten in der 6. LK-Sitzung angeregt, die Aktivierung der Hahnöfer Nebenelbe, ggf. mit Durchstich Hanskalbsand/Neßsand als eine „Mosaikmaßnahme zu untersuchen, um weiteres Potenzial zu erschließen. Hierzu hatte der Lenkungskreis beschlossen, die Überlegungen im Kontext der Nebenelben betrachten zu lassen.
  - Herr Meine hält fest, dass sich die Arbeitsgruppe Nebenelben in ihrer nächsten Sitzung mit dem Vorschlag befassen solle.

- **Haseldorfer Binnenelbe:** Im Rahmen ihrer Untersuchungen hatte DHI festgestellt, dass die Umsetzung eines Flutraumanschlusses der Haseldorfer Marsch nur im Zusammenspiel mit anderen stützenden Maßnahmen (z.B. zusätzlichen Fluträumen) sinnvoll sei. Die Umweltverbände regten diesbezüglich an, die Maßnahme Haseldorfer Marsch im Zusammenhang mit der Pagensander Nebenelbe weiter zu betrachten; der Vertreter des MELUND bestätigt, dass die Öffnung der äußeren Haseldorfer Binnenelbe und des Dwarslochs im Kontext der Nebenelben diskutiert werden könne.
  - **Herr Meine weist darauf hin, dass eine Entscheidung zu Haseldorf bereits im Rahmen der aktuellen Sitzung getroffen worden sei: Der Bereich Haseldorfer Marsch sollte also auf jeden Fall auch als eigenständige Maßnahme weiter betrachtet werden.**
- **Barnkruger Süderelbe:** Im Vorfeld der AG Nebenelben hatte Prof. Reincke vom Unterhaltungsverband Kehdingen angeregt, eine mögliche Verbindung zwischen Ruthenstrom und Barnkrüger Süderelbe ins Auge zu fassen, berichtet Herr Meine. In der Sitzung habe Prof. Reincke erläutert, dass die derzeitige Deichtrasse die Durchgängigkeit dort unterbindet, was zum Verlust von Reproduktionsflächen für die Elbe und zu hoher Sedimentation geführt habe. Eine Wiederherstellung dieser Verbindung, beispielsweise durch einen Düker oder ein Siel, würde laut Herrn Prof. Reincke zur Verbesserung der Gewässergüte und Gewässerökologie beitragen.

Herr Meine merkt an, dass der Vorschlag zur Barnkruger Süderelbe größtenteils noch unkongret sei. Deshalb habe die Geschäftsstelle im Nachgang der AG-Sitzung Herrn Prof. Reincke gebeten, den Vorschlag zu konkretisieren bzw. weiterführende Informationen, insbesondere zum potenziellen Volumen, zur Verfügung zu stellen. Dies sei bisher noch nicht erfolgt.

- **Verschiedene Teilnehmende weisen darauf hin, dass der Vorschlag aufgrund der verfügbaren Informationen für den Lenkungskreis noch nicht entscheidungsreif sei. Herr Prof. Reincke solle erneut gebeten werden, den Vorschlag zu konkretisieren, so dass die AG Nebenelben sich in ihrer nächsten Sitzung erneut damit befassen kann. Grundsätzlich sei es zu begrüßen, wenn auch auf niedersächsischem Gebiet eine Maßnahme verfolgt werden könnte.**
- Nach der Diskussion zu den einzelnen Vorschlägen fragt der Vertreter des Wasserverbandstags nach einer Gesamteinschätzung, wieviel Tidevolumen mit den diskutierten fünf Nebenelben insgesamt gewonnen werden kann.
  - Herr Meine weist darauf hin, dass eine solche Gesamteinschätzung kaum realisierbar sei: Eine Vertiefung der Gewässer zu einer Pauschaltiefe sei aus naturschutzfachlichen Gründen nicht vertretbar. Vielmehr sei es zunächst erforderlich sich den konkreten Bereichen konzeptionell anzunähern und insbesondere zu untersuchen, wie die Anbindung zielführend realisiert werden könnte.

- Dieser Ansatz wird vom Vertreter des MELUND unterstützt: Man solle mit den umsetzungsreiferen (den vom WSA priorisierten) Bereichen beginnen.
- **Der Lenkungskreis unterstützt den Vorschlag des WSA, zunächst die priorisierten Bereiche (Wischhafener Fahrwasser/Brammer Bank sowie die Pagensander Nebenelbe (auch im Zusammenhang mit der Haseldorf Binnenelbe) betrachten zu lassen. Man solle hierbei zunächst Erfahrungen sammeln und die Betrachtungen dann ggf. erweitern.**

## 6 Symposium 2018

Nach der Diskussion der verschiedenen Maßnahmen erläutert Herr Meine das Konzept und die Tagesordnung des kommenden Symposiums des Forum Tideelbe. Das diesjährige Symposium wird am Montag, den 19. November 2018 in der Patriotischen Gesellschaft in Hamburg stattfinden.

Das Symposium sei in zwei Redaktionssitzungen mit Vertretenden der Stiftung Lebensraum Elbe, der Naturschutzverbände, des Landes Niedersachsen, des Wasserverbandtags Hamburg und der Geschäftsstelle strukturiert worden, berichtet Herr Meine. Als Leitfrage für das Symposium gelte die aktuelle Entwicklung der Elbe: Wohin entwickelt sich die Elbe, wie sind die Entwicklungen zu erklären und was bedeutet dies für strombauliche Maßnahmen?

Anhand der Leitfrage und der Zielgruppendefinition (größtenteils Fachpublikum) habe die Geschäftsstelle eine konkrete Agenda entworfen und diese mit der Redaktionsgruppe abgestimmt. Nach Grußworten und einem Bericht zum Arbeitsstand des Forums stehen drei Themenblöcke mit Vorträgen und Diskussion – zu den Themen Systemverständnis, Schadstoffsanierung und Sedimentmanagement – auf der Agenda. Eine übergreifende Podiumsdiskussion mit Vertretenden der Naturschutzverbände, von BUE, HPA, MELUND, UFZ und GDWS solle die Erkenntnisse des Symposiums zusammenführen.

Über das „Hauptprogramm“ hinaus sollen kurze Statements von Dritten ermöglicht werden, erläutern Herr Meine und Frau Dr. Grobe. Mit ihren Statements von maximal 2 Minuten können Symposiums-Teilnehmende zusätzliche Fragen aufwerfen oder Stellung zu den verschiedenen Tagungsthemen beziehen. Auf diese Möglichkeit werde in der Einladung zum Symposium sowie auf der Webseite der Geschäftsstelle hingewiesen. Zudem sei geplant, in den Pausen auf Themenständen zusätzlich über den aktuellen Stand der betrachteten Maßnahmen zu informieren.

## 7 Planung des Plenums 2019

Herr Meine regt an, die bisher nicht so eng in den Arbeitsgruppen-Prozess eingebundenen Interessenvertreter in der nächsten Plenumsveranstaltung über den Stand des Forums zu

informieren, voraussichtlich am Montag, den 04. Februar oder am Montag, den 25. Februar. Mögliche inhaltliche Schwerpunkte könnten neben einem Sachstand zu den Maßnahmen, Vorstudien und Machbarkeitsstudien („Wo stehen wir jetzt?“) die Auswertung des Symposiums sowie Planungen und Zielsetzungen für die Jahre 2019-2020 sein, so Meine.

- Der Vertreter der BUE regt an, im Plenum alle Vertretenden der verschiedenen Interessensgruppen anhand von Statements zu Wort kommen zu lassen und ihnen die Möglichkeit zu geben sich zum Prozess des Forums zu äußern. Eine offene Diskussion über alle Maßnahmen hinweg würde die Eigencharakter des Plenums und letztendlich das Mandat des Forums stärken.
  - Der Vertreter der Fischerei findet die Aufforderung zu verstärkten Rückmeldungen wünschenswert. Für diese sollten insbesondere prozessuale Fragen formuliert werden, über die im Plenum ein Meinungsbild erstellt werden könnte.
  - Die Vertreterin der Naturschutzverbände befürwortet die Erläuterung und Diskussion des Sachstandes sowie der einzelnen Maßnahmen und des Forums insgesamt. In diesem Zusammenhang solle man auch die Ausschlussgründe der Maßnahme Borsteler Binnenelbe noch einmal thematisieren.
  - Der andere Vertreter der Naturschutzverbände wünscht sich, dass bei der Konzeptionierung des Plenums ein Mehrwert über die reine Information zu den Sachständen hinaus herausgearbeitet wird, da viele Teilnehmenden den aktuellen Stand der Maßnahmen ohnehin bereits kennen.
  - Frau Grobe warnt als Moderatorin davor, im bisherigen konstruktiven Dialog getroffene Entscheidungen im Plenum wieder infrage zu stellen. Beispielsweise gebe es zur Maßnahme Borsteler Binnenelbe bereits einen Beschluss des Lenkungskreises, der im Plenum nicht aufgehoben werden kann. Zu offenen oder prozessualen Fragen könne das Stimmungsbild im Plenum aber gut abgefragt werden.
  - Die Vertreterin der Stiftung Lebensraum Elbe weist ebenfalls auf die Geschäftsordnung des Forums hin und darauf, dass prozessuale Entscheidungen im Forum durch den Lenkungskreis getroffen werden. Es sollte daher nicht impliziert werden, dass das Plenum diese Entscheidungsfunktion übernehmen könne. Nichtsdestotrotz sollte der Vorschlag der BUE weiter erwogen werden. Sie bittet die Geschäftsstelle zu überlegen, zu welchen Fragestellungen eine Positionierung im Plenum zielführend sein könnte.
- **Die Geschäftsstelle und die Moderation werden beauftragt, ein Veranstaltungskonzept für das Plenum zu erarbeiten. Wie beim Symposium, soll das Konzept anschließend mit der Redaktionsgruppe abgestimmt werden.**

## 8 Abstimmung der nächsten Sitzungstermine

Zum Abschluss der Sitzung wird der Zeitpunkt der nächsten Lenkungskreissitzung diskutiert. Es wird darauf hingewiesen, dass mit der Maßnahme Kiesteich eine grundsätzliche Entscheidung – ob die

Maßnahme weiter verfolgt wird oder nicht – aussteht. Zudem sollen die Fragestellungen für die Machbarkeitsstudien zu den Maßnahmen Alte Süderelbe, Doveelbe und Haseldorf konsolidiert werden. Herr Meine fragt die Teilnehmenden, ob der Lenkungskreis sich eine Entscheidung vorbehalten möchte und somit zeitnah wieder tagen müsste.

- **Der Lenkungskreis beauftragt die Geschäftsstelle, die Fragestellungen für die Machbarkeitsstudien mit den entsprechenden Arbeitsgruppen zu erarbeiten. Diese sollen anschließend mit dem Lenkungskreis im Umlaufverfahren konsolidiert werden. In dem Fall, dass die Fragestellungen nicht einvernehmlich freigegeben werden, soll der Lenkungskreis zusammengerufen werden. Ansonsten soll die nächste Sitzung des Lenkungskreises erst nach dem Plenum, im März 2019, stattfinden.**