

Protokoll

Informationstermin des Forums Tideelbe

Fokus: Doveelbe

Hamburg, 04.02.2019

Gymnasium Allermöhe, Forum, Walter-Rothenburg-Weg 41, Hamburg

Moderation und Dokumentation: DIALOG BASIS

Inhaltsverzeichnis

1	Begrüßung und Eröffnung	3
2	Vorstellung des Forums Tideelbe und des Maßnahmenvorschlags Doveelbe.....	4
3	Diskussion, Fragen und Antworten	9
4	Themen und Anregungen der Bürgerinnen und Bürger für die Machbarkeitsstudie	14
4.1	Hochwasserschutz und Binnenentwässerung	14
4.2	Landwirtschaft und Privatnutzungen	15
4.3	Naturschutz und Angeln	17
4.4	Sportboot- und Berufsschiffahrt	18
4.5	Regattastrecke.....	20
5	Schlusswort	22

1 Begrüßung und Eröffnung

Moderatorin Dr. Antje Grobe, DIALOG BASIS, eröffnet den Informationstermin des Forums Tideelbe. Im Mittelpunkt des Abends stehe einer der im Forum Tideelbe näher betrachteten Maßnahmenvorschläge: Eine kontrollierte Wiederanbindung der Doveelbe an das Tidegeschehen. Im Rahmen der Informationsveranstaltung sollen Bürgerinnen und Bürger, Anlieger und Betroffene über das Forum Tideelbe und die bisherigen Überlegungen zum Maßnahmenvorschlag Doveelbe informiert werden. Vor allem werde den Teilnehmenden die Möglichkeit gegeben, Anregungen, Fragen und Kritikpunkte für die nun anstehenden vertiefenden Betrachtungen einzureichen.

Arne Dornquast, Leiter des Bezirksamts Bergedorf begrüßt anschließend die Teilnehmenden. Er freue sich über die rege Teilnahme von ca. 250 Bürgerinnen und Bürgern. Das Interesse bestätige die Richtigkeit der Entscheidung, die Öffentlichkeit vor Ort in die Überlegungen im Forum Tideelbe aktiv einzubeziehen. Auch der Zeitpunkt der Bürgerveranstaltung sei richtig: In dieser frühen Phase der Betrachtungen habe man sehr gute Möglichkeiten, die verschiedenen örtlichen Interessen und Anregungen zu berücksichtigen. Die Expertise von Bürgerinnen und Bürgern, die ihre Heimat an der Doveelbe haben und das Gebiet vielseitig nutzen, solle breit einbezogen werden.

Herr Dornquast weist darauf hin, dass das Bezirksamt Bergedorf in den vorangegangenen Arbeitsgruppensitzungen des Forums Tideelbe beteiligt war. Dort hätten die Vertreterinnen und Vertreter des Bezirksamts die örtlichen Interessen bereits zum Ausdruck gebracht. Für das Bezirksamt sei es entscheidend, dass die mögliche Maßnahme keine Verschlechterung der Lebens- und unternehmerischen Bedingungen entlang der Doveelbe bedeuten darf. Es gelte sorgfältig zu prüfen, ob eine Wiederanbindung der Doveelbe mit den berechtigten Interessen in Bergedorf in Einklang gebracht werden könne. Hierzu werde im Rahmen der Veranstaltung aber keine Entscheidung fallen: Die Ergebnisse des Abends sollten vielmehr transparent in eine Machbarkeitsstudie überführt werden. Nur so könnten die Anliegen der Bürgerinnen und Bürger wissenschaftlich und sachkundig geprüft werden.

Dr. Renate Taughs von der Behörde für Umwelt und Energie begrüßt die Teilnehmenden im Namen der Freien Hansestadt Hamburg. Sie beschreibt die Tideelbe als einen wertvollen Natur-, Kultur- und Wirtschaftsraum. Für ihre Entwicklung trage der Hamburger Senat besondere Verantwortung. In Form einer Ästuarpartnerschaft habe sich Hamburg mit den Ländern Niedersachsen und Schleswig-Holstein sowie dem Bund für eine nachhaltige Entwicklung dieser Region verpflichtet. Die Ästuarpartnerschaft werde im Rahmen des Forum Tideelbe aktiv umgesetzt. Die Stadt Hamburg unterstütze die Arbeit im Forum Tideelbe aktiv mit der Errichtung einer Geschäftsstelle und Bereitstellung fachlicher Expertise.

Im Forum Tideelbe hätten bis zu 60 Vertreterinnen und Vertreter verschiedener Interessengruppen Maßnahmenvorschläge identifiziert, mit denen das Tidegeschehen gedämpft und die Sedimentation im Bereich der Tideelbe reduziert werden könnten. Im regionalen und überregionalen Austausch werden ihre ökologischen Auswirkungen sowie die möglichen Auswirkungen auf Wasserwirtschaft und Nutzungen vor Ort zugleich geprüft. Eine besondere Bedeutung komme darüber hinaus der Entwicklung eines nachhaltigen Sedimentmanagements zu. Das Ziel bestehe darin, der Politik bis zum Jahr

2020 geeignete Maßnahmen zu empfehlen, die dem Fluss mehr Raum geben und das Ökosystem Tideelbe unterstützen, ohne örtliche Nutzungen zu gefährden.

Frau Dr. Taugs erläutert, dass die kontrollierte Wiederanbindung der Doveelbe in einem Vorauswahl-Prozess als eine von fünf **potentialsten** Maßnahmenvorschlägen gesehen wurde. Für alle Beteiligten im Forum Tideelbe **stünde** aber fest, dass die Umsetzung einer solchen Maßnahme nur unter Berücksichtigung der Interessen der Anlieger und Nutzer erfolgen könne. Deshalb sei das Forum Tideelbe als ein offener Dialog zu verstehen. Frau Dr. Taugs betont, dass bisher keine fertigen Planungen vorlägen: Die Voraussetzungen für die Umsetzung des Maßnahmenvorschlags Doveelbe sollten erst in einer Machbarkeitsstudie untersucht werden. Hierfür seien die Anregungen und Hinweise der Bürgerinnen und Bürger besonders wichtig.

2 Vorstellung des Forums Tideelbe und des Maßnahmenvorschlags Doveelbe

Manfred Meine, Leiter der Geschäftsstelle des Forum Tideelbe, führt die Teilnehmenden in den Arbeitsprozess des Forums und in den Maßnahmenvorschlag Doveelbe ein. Er freut sich ebenfalls über die zahlreiche Teilnahme von Bergedorfer Bürgerinnen und Bürgern.

Der Hintergrund für den Dialogprozess im Forum Tideelbe

Anlass für den Dialogprozess seien Veränderungen in der Tideelbe, die sowohl den Anwohnerinnen und Anwohnern, als auch den verschiedenen Nutzern entlang des Flusses bekannt sind: Erosion am Hauptstrom der Elbe, Verlandung von Nebeneiben und Seitenbereichen sowie der Anstieg der benötigten Unterhaltungsbaggerungen. Als wesentliche Ursache sei der Anstieg des Tidehubs im Elbästuar zu nennen. Beispielsweise am Pegel St. Pauli sei der Tidehub – der Unterschied zwischen dem Tidehoch- und dem Tideniedrigwasser – in den letzten 140 Jahren von 2 auf über 3,7 Meter gestiegen. Die Entwicklung sei auf verschiedene Maßnahmen in der Tideelbe, auf Fahrrinnenanpassungen aber auch auf Vordeichungen, zurückzuführen.

Dies führe zu einer verstärkten Tideasymmetrie. Aufgrund der starken Flut- und einer schwächeren Ebbströmung würden Sedimente von der Mündung aus stromaufwärts getragen. Etwa bei Glückstadt, im Bereich der Brackwasserzone, entstehe das sogenannte Trübungsmaximum: Hier ist Dargebot an Schwebstoffen, die für einen Stromauftransport verfügbar sind, am stärksten.

Die aktuelle Strömungssituation belaste sowohl den Hamburger Hafen als auch die Ökologie der Tideelbe, betont Herr Meine. Somit gelte die nachhaltige Entwicklung der Tideelbe als eine Schlüsselfrage für die gesamte Region. Für den Hamburger Hafen könne die wasserseitige Zugänglichkeit nur gewährleistet werden, wenn das Sedimentmanagement in der Tideelbe gemeinsam mit Bund und Nachbarländern abgestimmt und optimiert werde. Die Verlandung von Nebeneiben und Seitenbereichen sowie verstärkte Strömungen im Hauptstrom führten zum Verlust von wichtigen Lebensräumen und verringerten die Artenvielfalt. Zugleich litten aber auch die tideoffenen Sportboothäfen zunehmend unter der Verschlickung. Auch die Entwässerung tiefliegender Marschen werde durch den Klimawandel und den steigenden Tidehub erschwert.

Vor diesem Hintergrund sei die Zusammenarbeit der drei Bundesländer und des Bundes zur nachhaltigen Entwicklung der Tideelbe institutionalisiert worden. Im Hamburger Regierungsprogramm 2015 sei der Aufbau einer Ästuarpartnerschaft an der Tideelbe mit dem Ziel eines möglichst ökologischen und nachhaltigen Strombaumanagements vereinbart worden. Unter Einbindung der Stakeholder sollten in dieser Ästuarpartnerschaft Kriterien für sinnvolle Maßnahmen bestimmt und auf dieser Grundlage gemeinsamer Kriterien geeignete Entwicklungsmaßnahmen priorisiert werden. Diese Ästuarpartnerschaft werde seit Dezember 2016 unter dem Titel Forum Tideelbe geführt.

Teilnehmende, Struktur und Arbeitsprozess des Forums Tideelbe

Im Forum Tideelbe arbeiten rund 60 Vertreterinnen und Vertreter von Landkreisen und Kommunen, von Umweltverbänden und Stiftungen, der Wirtschaft, Landwirtschaft, Angeln und Fischerei, Segeln und Freizeitschifffahrt sowie des Hamburger Hafens und der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes zusammen. Um diese breit angelegte Zusammenarbeit zu ermöglichen, hätten sich die Teilnehmenden des Forums auf eine feste Arbeitsstruktur verständigt. So setze sich das Forum aus einem Plenum, aus einem Lenkungskreis sowie aus verschiedenen Arbeitsgruppen zusammen. Als zentrales Entscheidungsgremium steuere der Lenkungskreis den operativen Prozess. Hierbei konsultiere der Lenkungskreis das Plenum – die Gesamtheit der Interessenvertreter – zu zentralen Meilensteinen. Darüber hinaus würden aus dem Plenum Mitglieder in thematische Arbeitsgruppen entsendet, die detaillierte Sachstände für die Befassung in Lenkungskreis erarbeiteten und sich in der aktuellen Arbeitsphase mit den verschiedenen Maßnahmevorschlügen auseinandersetzten. Über die laufende Arbeit des Forums Tideelbe werde einmal jährlich in einem öffentlichen Symposium berichtet.

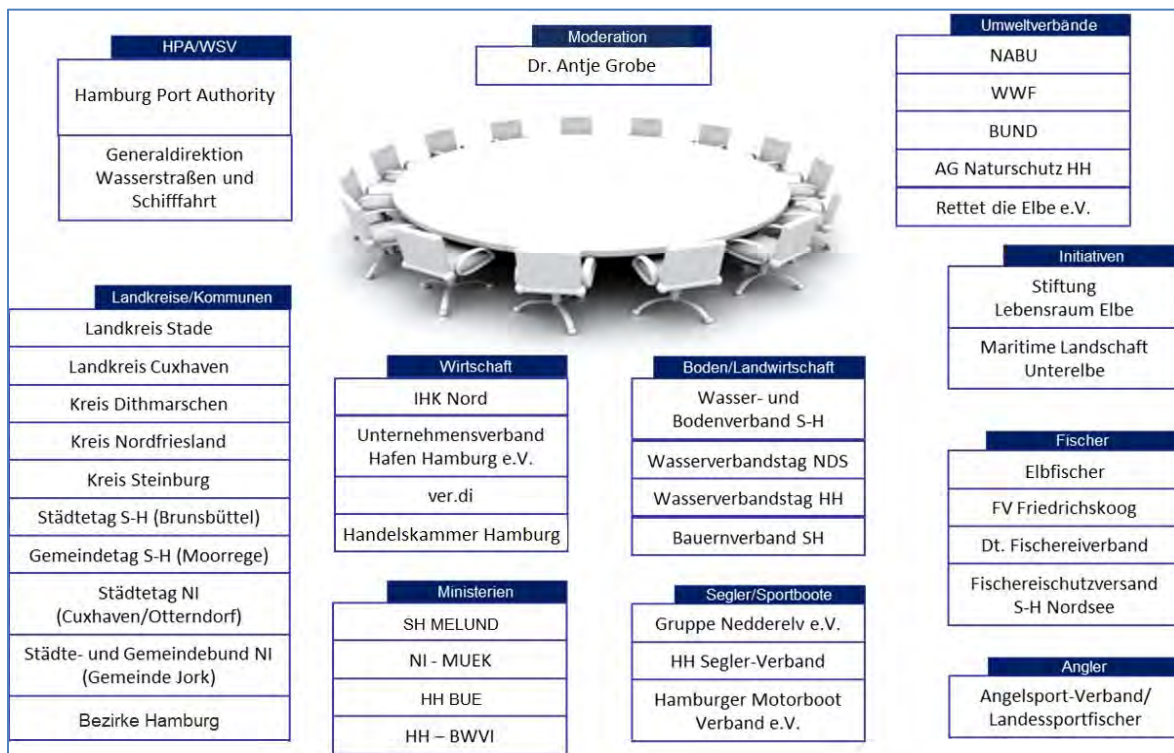


Abbildung 1: Teilnehmende des Forums Tideelbe

Die Geschäftsstelle Forum Tideelbe organisiert dabei den Stakeholder-Dialog, finanziert die verschiedenen Dialogformate und ist erste Anlaufstelle für diverse Stakeholder-Belange. Sie betreibt die zentrale Webseite des Forums unter <https://www.forum-tideelbe.de>, auf der die Ergebnisse aus verschiedenen Gremien des Forums veröffentlicht werden.

Der Arbeitsprozess im Forum Tideelbe könne in drei Phasen gegliedert werden. In der ersten Arbeitsphase (2017) seien eine Vorauswahl durchgeführt und potentielle Maßnahmenvorschläge identifiziert worden, die aktuell (2018-2020) von vertiefenden Arbeitsgruppen betrachtet würden. Nach der Entwicklung denkbarer Varianten unter Randbedingungen vor Ort, sollten Machbarkeitsstudien zu den betrachteten Maßnahmenvorschlägen erstellt werden. So solle fachlich begründet untersucht werden, ob die Maßnahmen umsetzbar und letztendlich zielführend seien. Im Jahr 2020 sollen die Ergebnisse der Machbarkeitsstudien in einem Ergebnisbericht zusammengeführt und ggf. Empfehlungen an die Politik für die Umsetzung der Maßnahmen gegeben werden. Die Finanzierung und eventuelle Realisierung der Maßnahmen obliege politischer Entscheidungsfindung.

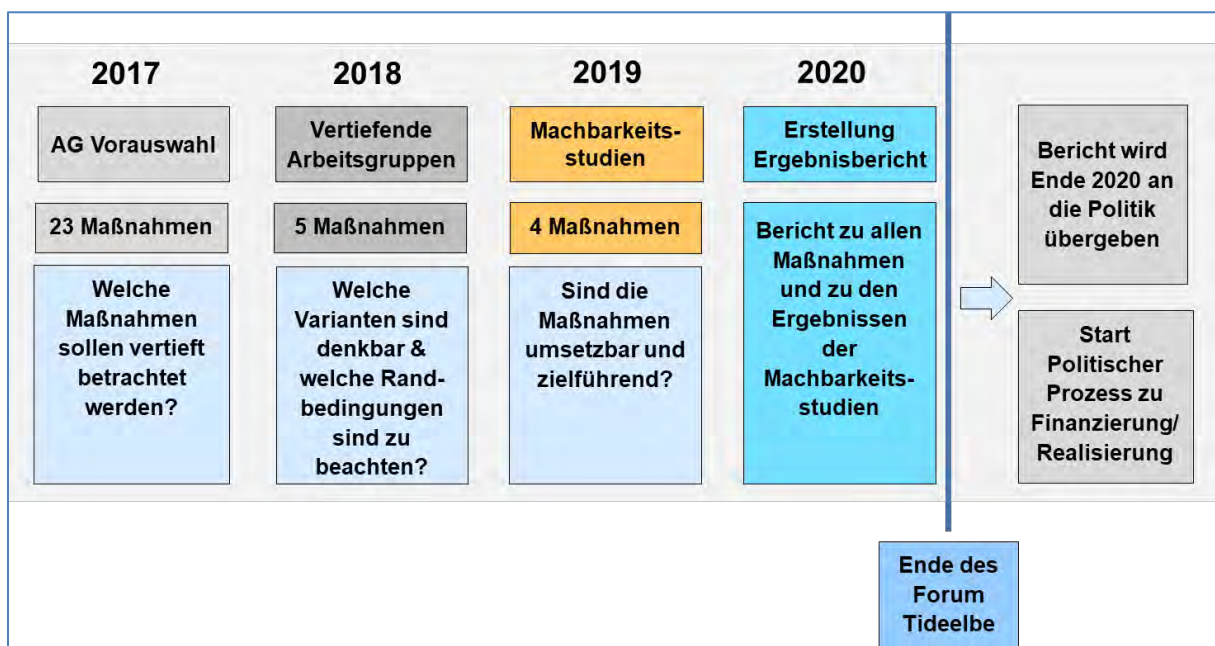


Abbildung 2: Arbeitsprozess des Forums Tideelbe

Strombaumaßnahmen und Bewertungskriterien

Die Arbeit im Forum Tideelbe knüpft an das vergangene „Dialogforum Strombau- und Sedimentmanagement Tideelbe“ an. In diesem Vorgängerprozess wurden 23 Maßnahmenvorschläge zur nachhaltigen Entwicklung der Tideelbe zusammengetragen. In der genannten ersten Arbeitsphase des Forums Tideelbe wurden die 23 Vorschläge von einer Arbeitsgruppe „Vorauswahl“, unter Nutzung vorhandener Informationen, betrachtet. Im Fokus standen hierbei drei Hauptkriterien: hydrologische Wirksamkeit, ökologisches Verbesserungspotenzial und Realisierbarkeit.

Für den Maßnahmenvorschlag Doveelbe sei die hydrologische Wirksamkeit, aufgrund der großen Fläche bzw. des Tidevolumens, als sehr hoch eingestuft worden. Da hohes Potenzial zur ökologischen Aufwertung der Tideelbe, insbesondere beim Sauerstoffhaushalt, durch Anbindung von Flachwasserzonen und die Entwicklung von Tideröhricht existiere, sei das ökologische Verbesserungspotenzial von den Umweltverwaltungen und den Naturschutzverbänden ebenfalls als gut bzw. sehr gut eingeschätzt worden. Im Gebiet der Doveelbe selbst sei eine geringe Aufwertung gegenüber dem bereits wertvollen Bestand zu erwarten.

Die Realisierbarkeit der Maßnahme sei bereits in der Vorauswahl als eher schwierig bewertet worden. Neben der Lage im Landschaftsschutzgebiet, des hohen Aufwandes zur Sicherung des Hochwasserschutzes und einiger festgesetzter Ausgleichsflächen, sei auf die Landwirtschaft und die intensive Freizeitnutzung entlang der Doveelbe hingewiesen worden. Ebenso sei registriert worden, dass das Gebiet zu den größten Wassersportfreizeitgebieten in Hamburg gehört und über eine international anerkannte Ruder- und Kanuregattastrecke verfügt.

Nach der Zusammenführung aller Bewertungen zu 23 Maßnahmenvorschlägen, wählten die Mitglieder fünf „erfolgsversprechende“ Maßnahmenvorschläge aus: Alte Süderelbe, Doveelbe, Kiesteich/Tidekanal, Haseldorfer Marsch und Borsteler Binnenelbe. Dieses Ergebnis wurde anschließend vom Lenkungskreis des Forums bestätigt, der somit vertiefende Betrachtungen in thematischen Arbeitsgruppen initiierte.

Die Wiederanbindung der Doveelbe in der Diskussion

Der Empfehlung der AG Vorauswahl folgend, habe der Lenkungskreis des Forums Tideelbe für eine vertiefte Betrachtung auch des Bereichs Doveelbe votiert. Im Fokus der Betrachtungen stehe hierbei der Abschnitt zwischen der Tatenberger Schleuse und der Krapphof- bzw. Dove-Elbe-Schleuse, begrenzt von der vorhandenen Altdeichlinie. Ein besonderes Merkmal des Gebiets stelle der naheliegende Eichbaumsee dar, der nach dem Sandabbau für die A25 entstanden sei. Seit dem Ausbau der Regattastrecke im Jahr 1977 verfüge der Eichbaumsee über keine direkte Verbindung zur Doveelbe und werde heute nur von Grundwasser gespeist. Seit August 2007 gelte für den See generelles Badeverbot wegen Blaualgen. Es sei daher angeregt worden, den See als zusätzlichen Flutraum miteinzubeziehen.

In der entsprechenden Arbeitsgruppe sei für den Maßnahmenvorschlag Doveelbe, zunächst auf Grundlage konkretisierter Ausführungsvarianten, eine Bewertung der möglichen hydrologischen Auswirkungen vorgenommen worden. In der nachfolgenden Arbeitsgruppensitzung, am 24. Oktober 2018, seien technische, ökologische und sonstige Randbedingungen der Maßnahme zusammengetragen worden. Diese Randbedingungen stellten die wesentlichen Kriterien für die kommenden Machbarkeitsstudien dar. Sie sollten jedoch um die Fragen, Anregungen und Hinweise der Bürgerinnen und Bürger aus der heutigen Veranstaltung ergänzt und präzisiert werden.



Abbildung 3: Untersuchungsgebiet Maßnahmenvorschlag Doveelbe

Als wesentliche Randbedingungen für die Entwicklung der Varianten seien die Binnenentwässerung der gesamten Vier- und Marschlande sowie die existierende Bebauung erkannt worden. Da höhere Wasserstände zu Überflutungen einzelner Wohn- und Gewerbeflächen führen würden, sei eine Reaktivierung für das Tidegeschehen nur bis 0.9 m NHN vorgeschlagen worden, betont Herr Meine. Bei Ebbe könnten je nach Öffnungsweite des Sperrwerks Tideniedrigwasserstände von bis zu -1.1 m NHN eintreten. In den nächsten Schritten solle aber noch detailliert untersucht werden, welche Grenzen die Freizeitschifffahrt und die Be- und Entwässerung für das minimale Mittlere Tideniedrigwasser (MTnw) und die landwirtschaftlich genutzten, geschützten und bebauten Flächen für das maximale Mittlere Tidehochwasser (MThw) setzen. Eine anfangs diskutierte Maximalvariante mit einem maximalen Tidehochwasserstand von 1.70 mNHN sei hingegen aufgrund der genannten Restriktionen bereits ausgeschlossen worden.

Eine kontrollierte Anbindung an das Tidegeschehen sei durch ein Tidesperrwerk neben der Tatenberger Schleuse vorstellbar, erläutert Herr Meine. Wenn der gewünschte Wasserstand von z. B. 0.9 m NHN bei Flut erreicht sei, solle das Sperrwerk geschlossen werden. So könne der Wasserpegel bis zum Eintritt der Ebbe konstant gehalten werden. Bei Ebbe werde das Sperrwerk dann wieder geöffnet, sodass das gestaute Wasser auslaufen könne. Auf diese Weise würde in der Doveelbe eine gedämpfte Tide entstehen, die der Tidekurve in der Hauptrinne grundsätzlich folge – die aber nicht so ausgeprägte Tideniedrig- und Hochwasserstände aufweisen würde. Anhand bereits durchgeführter hydronumerischer Modellierungen, stellt Herr Meine dar, dass diese Wiederanbindung zu erheblich geänderten Strömungsgeschwindigkeiten im Bereich der Tatenberger Schleuse führen würde. Die Strömungen in der Regattastrecke würden jedoch gering, unter 0,10 m/s, bleiben.

Ausblick

Wie geht es weiter mit den Betrachtungen für die Doveelbe? In der aktuellen zweiten Arbeitsphase (2018-2020) würden die ausgewählten fünf Maßnahmenvorschläge in verschiedenen Arbeitsgruppen

vertieft betrachtet. Unter der Beteiligung lokaler Interessensgruppen und Belange seien zu allen Maßnahmenvorschlägen Machbarkeitsstudien vorgesehen. Neben der hydrologischen Wirksamkeit stünden für die Doveelbe ökologische Auswirkungen, Hochwasserschutz, Wasserwirtschaft, bautechnische Machbarkeit der Öffnungsbauwerke, Bodenmanagement, Flächenverfügbarkeit, Unterhaltungsaufwand, vorhandene Nutzungen sowie die Kosten der möglichen Maßnahme als Kriterien für die Machbarkeitsstudie im Mittelpunkt. Nach der Betrachtung dieser Fragestellungen solle eine Gesamtabwägung über die mögliche Maßnahme erfolgen.

Die Roh-Ergebnisse dieser und vergleichbarer Detailbetrachtungen sollten zu allen Maßnahmenvorschlägen bis Anfang 2020 vorliegen, sodass auf dieser Basis anschließend die Empfehlungen des Forums Tideelbe formuliert werden können. Der abschließende Ergebnisbericht des Forums solle bis Oktober 2020 vorliegen, so Herr Meine.

3 Diskussion, Fragen und Antworten

Nach der Einführung von Herrn Meine kommentieren Bürgerinnen und Bürger die bisherigen Betrachtungen. Ihre Anregungen werden von der Moderation aufgenommen. Dabei beantwortet Herr Meine bereits verschiedene Fragen aus dem Publikum:

Fragen und Hinweise aus dem Publikum:	Antworten und Erläuterungen der Geschäftsstelle Forum Tideelbe:
Zur Gestaltung und möglicher Wirksamkeit der Maßnahme:	
Welche Wirkung kann eine Maßnahme oberhalb des Hamburger Hafens haben? Angesichts der Fließrichtung des Flusses sollten Maßnahmen im Mündungsbereich untersucht werden.	Bei der Elbe handelt es sich um einen hin und her schwingenden Wasserkörper. Eine Anbindung von zusätzlichen Fluträumen im oberen Bereich würde das Tideniedrigwasser stützen und hätte somit eine dämpfende Wirkung auf das Tidegeschehen bzw. auf den Tidehub. Die aktuell betrachtete Variante für die Wiederanbindung der Doveelbe würde den Ebbstrom im Anschlussbereich der Doveelbe um ca. 10% stärken. Somit sei der Maßnahmenvorschlag als durchaus wirksam zu betrachten.
Im Vorauswahlprozess des Forums Tideelbe wurde der Maßnahmenvorschlag Doveelbe noch in seiner Maximalvariante, mit einem größeren Tidehub, betrachtet. Somit habe man die mögliche Wirkung überschätzt: Die Wirksamkeit der Maßnahme sei geringer als gedacht.	Mit hydrologischen Modellberechnungen – z.B. der Bundesanstalt für Wasserbau (BAW) – könne man die Auswirkungen eines zusätzlichen Flutraumes sehr genau simulieren. Laut des aktuellen Wissensstandes hätte die Maßnahme auch in der aktuellen Variante (mit einem kleineren Tidehub in der Doveelbe) eine signifikante Wirkung auf das Tidegeschehen.

Soll die Gose Elbe ebenfalls an das Tidegeschehen angeschlossen werden?	In den bisherigen Überlegungen sei eine Anbindung der Gose Elbe nicht angedacht. Die Reit-Schleuse solle weiterhin eine Wasserscheide bleiben. Die Bauwerke müssten geprüft und ggf. angepasst werden, sodass keine Durchlässigkeit entsteht.
Wer würde die Kosten der Maßnahme tragen? Ist eine finanzielle Absicherung für Schäden und Spätfolgen angedacht?	Die Aufgabe des Forums Tideelbe ist es, bis zum Jahr 2020, Empfehlungen an die Politik über geeignete Strombaumaßnahmen zu richten, unter Berücksichtigung aller absehbarer Kosten. Über ihre eventuelle Umsetzung und Finanzierung ist anschließend politisch zu entscheiden– dies ist nicht Aufgabe des Forums Tideelbe. Alle Maßnahmen sollen aber so gestaltet werden, dass Negative Auswirkungen für die Bevölkerung vor Ort möglichst ausgeschlossen werden.
Zu Wassertiefen, Fließgeschwindigkeiten, Freizeit- und Berufsschifffahrt:	
Welche Wasserstände werden bei der möglichen Wiederanbindung für die Doveelbe anvisiert?	Der aktuell betrachtete Maßnahmenvorschlag sieht einen auf das Maß von 0,90 m NHN begrenzten mittleren Hochwasserstand vor. Dies entspricht dem aktuellen Ruhewasserspiegel. Ein Tideniedrigwasser von -1.1 m NHN bei Ebbe würde daher einem Tidehub von 2 Metern entsprechen. Die tatsächlich möglichen Wasserstände sollen aber in der Machbarkeitsstudie im Hinblick auf die verschiedenen Nutzungen entlang der Doveelbe geprüft werden.
Verschiedene Teilnehmende weisen darauf hin, dass bei einem Tideniedrigwasser von -1.1 m NHN, die Doveelbe teilweise trockenfallen würde. Dabei diskutieren Bürgerinnen und Bürger, welche Wassertiefen z. B. im Bereich der Regattastrecke aktuell vorhanden sind. Vertretende der Werft Allermöhe und der Freizeit- und Berufsschifffahrt betonen, dass sie auf bestimmte Mindestwasserstände (Zugänglichkeit) angewiesen seien.	In der Machbarkeitsstudie sollen die aktuellen Wassertiefen in der Doveelbe berücksichtigt werden. Darüber hinaus soll detailliert untersucht werden, welche Grenzen die Berufs- und Freizeitschifffahrt sowie die Be- und Entwässerung für das minimale Tideniedrigwasser setzen. Das Ziel muss es sein, die bisherigen Nutzungen auch bei Umsetzung der Maßnahme zu erhalten.

An der Doveelbe liegt eine der wenigen Fäkalienentsorgungsanlagen Hamburgs für Sportboote. Auch ihre Verwendung setzt eine Wassertiefe von 1-1,2 Metern voraus.	Dieser Belang soll in der Machbarkeitsstudie auch betrachtet werden.
Vertreter der Ruder- und Kanuvereine ergänzen, dass Wettkampfbedingungen weder Schwankungen des Wasserpegels noch der Fließgeschwindigkeit im Bereich der Regattastrecke erlauben.	Vertreter der Ruder- und Kanuvereine (wie auch der Freizeit- und Berufsschifffahrt) sollen als Expertinnen und Experten in die Erstellung der Machbarkeitsstudie einbezogen werden.
Wird die Befahrbarkeit der Tatenberger Schleuse auch bei der möglichen Wiederanbindung gewährleistet?	Die Befahrbarkeit soll weiterhin gewährleistet werden. Beim Anschluss an das Tidegeschehen müsste der Hochwasserschutz durch ein Tidesperrwerk sichergestellt werden. Die Schleuse würde aber neben dem Sperrwerk bestehen bleiben.
Zu ökologischen Auswirkungen der möglichen Maßnahme:	
Warum soll die Doveelbe für die Reduzierung der Sedimentation im Hamburger Hafen beansprucht werden? Die Wirtschaftlichkeit des Hafens soll nicht mehr wiegen als die ökologischen Auswirkungen.	Die aktuelle Tideasymmetrie und der daraus resultierende Sedimenttransport stromaufwärts belastet nicht nur den Hafen, sondern auch die Ökologie der Tideelbe. Die Verlandung von Nebelbecken und Seitenbereichen sowie verstärkte Strömungen im Hauptstrom führen zu einer Verringerung der Artenvielfalt und zum Verlust von Lebensräumen. Mit den Maßnahmenvorschlägen wird daher angestrebt, „Win-Win-Situationen“ für den Hafen und für die Ökologie zu schaffen.
Über die Wiederanbindung der Doveelbe hinaus, wird die Anbindung des Eichbaumsees vorgeschlagen. Dieser sei aktuell mit Blaualgen belastet. Welche Auswirkungen hätte die Anbindung auf die Wasserqualität in der Doveelbe?	Die Fragestellung soll in der Machbarkeitsstudie genauer untersucht werden. Nach Einschätzung der Arbeitsgruppe ist eher von einer Verbesserung der Wasserqualität für den Eichbaumsee auszugehen.

Vor der Tatenberger Schleuse können aktuell starke Sedimentablagerungen festgestellt werden. Wie lange würde es dauern, bis die Doveelbe sedimentiert wäre?	Die mögliche Sedimentation und der daraus resultierende Unterhaltungsaufwand sollen im Rahmen der Machbarkeitsstudie geprüft werden. Nach erster Einschätzung des hydrologischen Gutachters würde eine Wiederanbindung der Doveelbe an das Tidegeschehen partiell zu geringen Auflandungen oberhalb der Tatenberger Schleuse, aber zu verringerter Sedimentablagerung im Bereich des derzeit häufiger unterhaltenen Bereichs unterhalb der Schleuse führen.
Die Sedimente im Hamburger Hafen seien so belastet, dass sie nicht aufs Land verlagert werden dürfen, sondern teuer behandelt werden müssen. Das Eindringen solcher Sedimente in die Doveelbe sei nicht akzeptabel.	Der zu erwartende Sedimenteintrag und der Unterhaltungsaufwand sollen in der Machbarkeitsstudie untersucht werden. Es wird aber darauf hingewiesen, dass die aktuell an Land deponierten Sedimente aus dem Hamburger Hafen durchweg Altsedimente sind. Die derzeit mit den Gezeiten eingetragenen „frischen Sedimente“ sind in der Regel in der Elbe umlagerfähig.
Warum wird der Maßnahmenvorschlag als ökologisch zielführend betrachtet? In der Doveelbe seien bereits jetzt viele verschiedene Arten vorhanden.	Kai Schmille von der Gesellschaft für ökologische Planung (GÖP) erläutert, als Mitglied der entsprechenden Arbeitsgruppe des Forums Tideelbe, dass ökologische Verbesserungspotenziale sowohl für die Stromelbe, als auch für die Doveelbe selbst vorhanden seien. Laut Kartierungen sei die Anzahl von Arten auf der „roten Liste“ in der Doveelbe seit ihrer Trennung zurückgegangen. Bei einer Wiederanbindung hoffe man auf eine Zunahme wertvoller Lebensräume und gefährdeter Arten. Für die Stromelbe könnten Gewinne durch die Verbesserung des Sauerstoffhaushalts und der Anbindung von Flachwasserzonen erzielt werden.

Zur Be- und Entwässerung und zum Hochwasserschutz:	
Die Doveelbe verfügt aktuell beinahe über Trinkwasserqualität. Inwiefern wäre von einer Verschlechterung der Wasserqualität auszugehen? Eine solche hätte gravierende Auswirkungen für die Landwirte, die ihre Tiere mit Wasser aus der Doveelbe versorgen bzw. ihre Felder bewässern.	Die Fragestellungen sollen in der Machbarkeitsstudie geprüft werden. Es ist aber darauf hinzuweisen, dass die Wasserqualität in der Stromelbe sich in den letzten Jahrzehnten wesentlich verbessert hat.
Es wird darauf hingewiesen, dass bei einem Tidehub von 2 Metern steile Böschungen (bei Ebbe) entstehen würden. Den Tieren wäre es kaum möglich zum Ufer zu gelangen.	Die Ufergestaltung ist im Rahmen der Machbarkeitsstudie zu konkretisieren.
Schwankende Wasserstände könnten auch den Grundwasserpegel beeinflussen. Dies hätte wiederum Auswirkungen auf die Standsicherheit von Häusern und der weiteren Infrastruktur in Bergedorf.	Diese Fragestellung wurde bereits als relevant für die Machbarkeitsstudie registriert.
Die Entwässerung der benachbarten Gebiete in die Doveelbe sei bereits jetzt eine Herausforderung, beispielsweise bei Starkregenereignissen. Wie könnte die Entwässerungskapazität der Doveelbe bei der möglichen Maßnahme gewährleistet werden?	Aktuell wird eine Reaktivierung für das Tidegeschehen nur bis 0.9 m NHN – bis zum heutigen Stauwasserpegel – betrachtet. Dabei spielt die Frage der Binnenentwässerung im Rahmen der Machbarkeitsstudie eine wesentliche Rolle. Dabei soll auch geprüft werden, die Steuerung der der Wasserstände durch ein Sperrwerk für die Entwässerung vorteilhaft genutzt werden kann.
Allgemeine Anmerkungen und Hinweise:	
Auf der Webseite des Forums Tideelbe sind Informationen zum Maßnahmenvorschlag Doveelbe nicht bzw. schwer zu finden. Vor allem sind die hydraulischen Betrachtungen von DHI WASY GmbH nicht zugänglich.	Die Geschäftsstelle wird die Informationen auf der Webseite überprüfen und eine Verbesserte Auffindbarkeit der Inhalte kurzfristig veranlassen. Auch die entsprechenden Studien zum Maßnahmenvorschlag Doveelbe sollen auf diesem Wege zugänglich gemacht werden.

4 Themen und Anregungen der Bürgerinnen und Bürger für die Machbarkeitsstudie

Nach der Diskussion im Plenum erhalten die Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit, ihre Themen und Anregungen für die Machbarkeitsstudie an moderierten Dialogstationen einzureichen. Gearbeitet wird an fünf Dialogstationen zu Hochwasserschutz und Binnenentwässerung, Landwirtschaft und Privatnutzungen, Naturschutz und Angeln, Sportboot- und Berufsschiffahrt und zur Regatta-Strecke. Neben allgemeinen Fragestellungen werden ortsbezogene Hinweise auf Luftbildern zum Betrachtungsgebiet aufgenommen.

4.1 Hochwasserschutz und Binnenentwässerung

Hochwasserschutz und Binnenentwässerung: Allgemeine Fragestellungen
Bewässerung: Benötigte Wasserqualität und -quantität für die Landwirtschaft sicherstellen
Entwässerung: Entwässerungskapazität u.a. für Oberbillwerder, Altengamme und Bergedorf gewährleisten
Entwässerung: Entwässerungskapazität bei Starkregen und Flut sicherstellen
Entwässerung: Auswirkungen der möglichen Maßnahme Kiesteich (angesichts der Entwässerung in die Bille) prüfen → Hinweis: Auf die Wechselwirkungen der Maßnahmenvorschläge ist zu achten.
Hochwasserschutz: Welche Deiche zwischen Tatenberger Schleuse und Krapphof-/Dove-Elbe-Schleuse würden wieder Schutzanlagen werden?
Hochwasserschutz: Hochwasserschutzkonzept für den gesamten Bereich vorlegen
Infrastruktur: Die Tragfähigkeit der Gebäude vor der Deichlinie untersuchen
Infrastruktur: Die Kosten einer möglichen Kompensation bzw. Verlagerung der Häuser vor der Deichlinie frühzeitig prüfen
Sedimentation: Modellieren, in welchen Bereichen Verlandung zu erwarten sei
Sedimentation: Den künftigen Unterhaltsbedarf in der Doveelbe prüfen
Sedimentation: Auswirkungen oder Restriktionen prüfen, die für die Landwirtschaft durch den Eintrag belasteter Sedimente entstehen könnten
Sedimentation: Könnten unbelastete Sedimente in den Eichbaumsee verlagert werden, um die Blaualgen dort zu bekämpfen (durch Reduzierung der Wassertiefe)?
Tidesperrwerk bei der Tatenberger Schleuse: Die Funktionsfähigkeit auch bei einer Sturmflut sichern → Hinweis: Bei der Planung eines Bauschöpfwerks im östlichen Bereich der Doveelbe sei argumentiert worden, dass ein Schöpfwerk im Bereich Tatenberg nicht realisiert werden könne.
Tidesperrwerk: Sperrfunktion auch für mögliches Tankerunglück prüfen (Kontamination vermeiden)

Uferschutz: Die Tragfähigkeit von Straßen und Infrastruktur auf den Deichlinien im Hinblick auf die schwankenden Wasserpegel prüfen

Uferschutz: Die Hangsicherheit von Böschungen (vorwiegend weicher Marschboden) ebenfalls prüfen

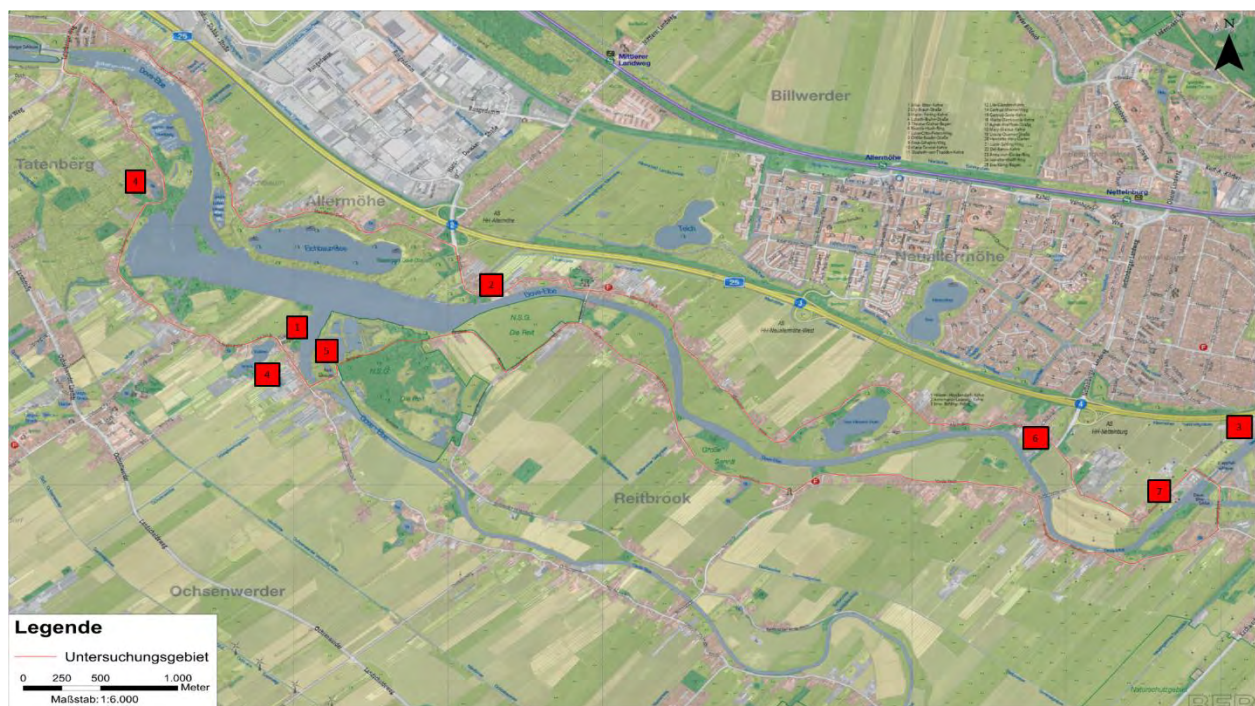
Uferschutz: Die Auswirkungen schwankender Wassertiefen auf Boden und Gebäude (insb. Altbauten) prüfen

Prozess: Eine Gesamtabwägung zwischen allen Maßnahmenvorschlägen und ihren Kosten durchführen

Prozess: Folge- und unberechenbare Kosten anhand von Erfahrungswerten aus vergleichbaren Projekten einkalkulieren

Prozess: Die Unterhaltungskosten im Hamburger Hafen mit den Maßnahmen (u. a. Doveelbe) vergleichen

4.2 Landwirtschaft und Privatnutzungen



Landwirtschaft und Privatnutzungen: Hinweise mit örtlichem Bezug

1	Landverlust ca. 1 Meter in 10 Jahren
2	Hochwasserschutz beachten
3	Hochwasserschutz Bille + Altengamme beachten
4	Wasserstandsänderungen in den Bracks

5	Folgen für die Anbindung Gose Elbe modellieren
6	Hafenbecken würde trockenfallen (aktuelle Wassertiefe ca. 1,7m)
7	Eventuelle Schäden im Clubhaus BKC durch Schwankungen im Grundwasserpegel
Landwirtschaft und Privatnutzungen: Allgemeine Fragestellungen	
Bewässerung: Süßwasserqualität beibehalten	
Bewässerung: Auswirkungen auf das Wasserschutzgebiet Curslack-Altengamme prüfen	
Bewässerung: Auswirkungen auf das Grundwasser prüfen (im Hinblick auf Curslack-Altengamme, Gose-Elbe)	
Bewässerung: Auswirkungen auf die Qualität und Tiefe vom Brunnenwasser prüfen	
Freizeit: Risiken für Badebereiche durch Wasserverschmutzung / Sedimentation prüfen	
Landwirtschaft: Auswirkungen auf Garten- und Gemüseanbau durch Bewässerung prüfen	
Landwirtschaft: Bodeneintrag von Schadstoffen durch Bewässerung beachten	
Landwirtschaft: Versorgung von Weidevieh mit Wasser im Außendeichbereich	
Sedimentation: Sedimenteintrag und Verschmutzung durch belastete Sedimente darlegen	
Sedimentation: Wie hoch sind Sedimentationsraten in den verschiedenen Flussabschnitten?	
Uferschutz: Mit Infrastrukturschäden aufgrund einer Absenkung des Grundwasserpegels rechnen (insbesondere auf Deichstraßen)	
Uferschutz: Verlust von Boden durch Strömungen im Bereich Regattastrecke prüfen	
Uferschutz: Ist-Zustand von Gebäuden aufnehmen und Auswirkungen auf einzelne Gebäude (im Hinblick auf verschiedene Typen/Alter) abschätzen	
Wirtschaft: Erreichbarkeit der Werften sicherstellen	
Wirtschaft: Wassernetzwerk als Basis für touristische Nutzung beachten	
Prozess: HWW (Hamburger Wasserwerke) in die Überlegungen einbeziehen	
Prozess: Anlieger in der Arbeitsgruppe beteiligen	
Prozess: Wer trägt das Risiko von Spät(-folgen) und Kosten bei Schäden?	

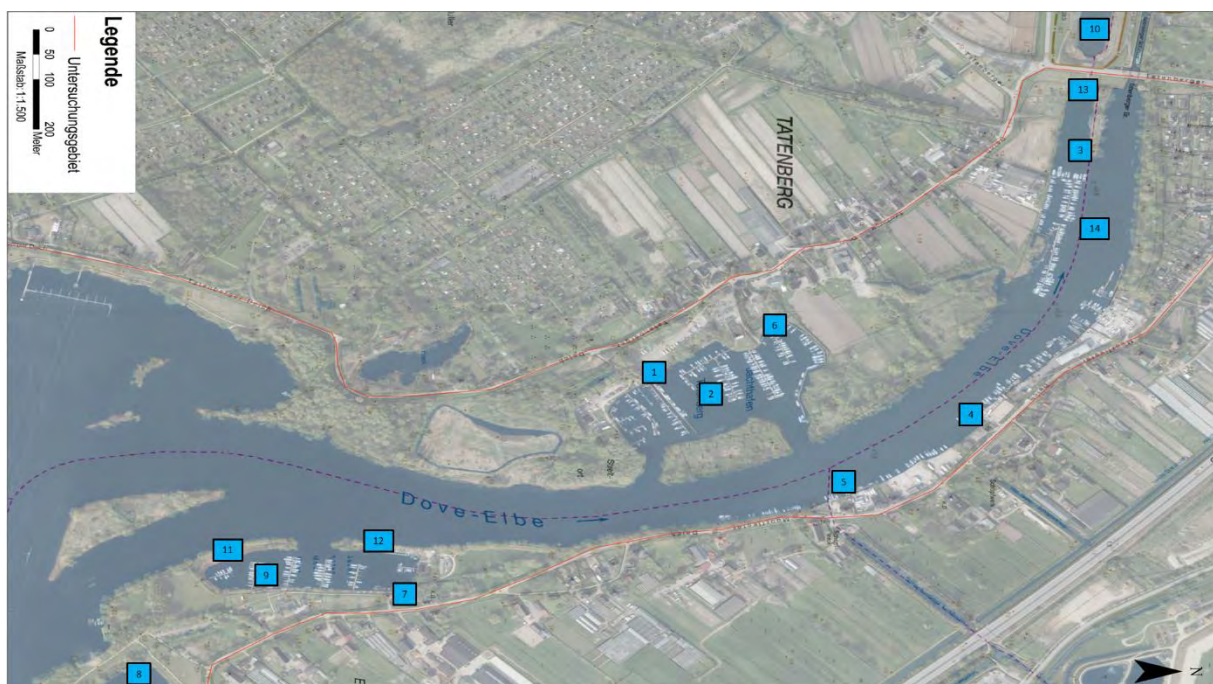
4.3 Naturschutz und Angeln



Naturschutz und Angeln: Hinweise mit örtlichem Bezug	
1	Zugvogelrastplatz
2	Buchten bieten Renaturierungspotential
3	Bibervorkommen
4	Eisvogelvorkommen – überhaupt noch vorhanden?
5	Fledermausvorkommen
6	Künstlicher Rastplatz für Eisvögel
7	Bibervorkommen
8	Eisvogelvorkommen
9	Auswirkungen auf das Naturschutzgebiet prüfen
10	Auswirkungen auf das Brutgebiet von Trauerseeschwalben prüfen
11	Eintrag von Blaualgen in der Doveelbe prüfen
12	Eisvogelvorkommen
13	Bibervorkommen
14	Graureihervorkommen

15	Wasserschlangen
16	Wasserschildkröten
17	Gänsebrutplatz
18	Auswirkungen Ausgleichsflächen?!
Naturschutz und Angeln: Allgemeine Fragestellungen	
Flora und Fauna: Fischkartierungen für Strom- und Dove-Elbe berücksichtigen und ggf. durchführen	
Flora und Fauna: Verbreitung ortsfremder Arten durch die Wiederanbindung (Ballastwasser) prüfen	
Flora und Fauna: Pfeilkrautvorkommen nimmt in der Doveelbe zu	
Flora und Fauna: Vermehrte Ablagerung von Wildgänse-Kot – Verbesserungen möglich?	
Sedimentation: Auswirkungen von schadstoffbelasteten Sedimenten auf den Naturschutz prüfen	
Sedimentation: Ggf. verstärkten Sedimenteintrag durch Wegbrechen der Uferböschungen beachten	
Uferschutz: Werden Uferböschungen steiler durch Unterspülung?	
Prozess: Ersatz von vorhandenen Ausgleichsflächen ist nötig	
Prozess: Auch der Naturschutz ist abhängig von den vorhandenen Wasserständen	

4.4 Sportboot- und Berufsschifffahrt



Sportboot- und Berufsschiffahrt: Hinweise mit örtlichem Bezug	
1	Fäkalienentsorgungsanlage: Wassertiefe 1 Meter
2	Große Tiefenunterschiede (Maximaltiefe 2-4 Meter bei Niedrigwasser) Einfahrt Hamburger Yacht-Club ist um weitere 2 Meter zu vertiefen Elektrik bei Hochwasserstand unter Wasser Badewasserqualität im Hafen beibehalten
3	Fließgeschwindigkeit wäre zu hoch; Wassertiefe 2,5 Meter (real zurzeit ca. 1 Meter)
4	Wasserstand 1 Meter an Kaimauer der Firma Thalmann; benötigter Tiefgang mindestens 1,80 m Verlust von Liegeplätzen würde Auswirkungen auf den Gewerbebetrieb der Firma Thalmann bedeuten
5	Auswirkungen des Wasserdrucks auf die Uferbefestigungen prüfen
6	Wassertiefen von 0,5-2 m (10 m vom Ufer) Spundwände erforderlich; Hamburger Yacht-Club muss alle Stege und Zuwege erneuern Stege mit Schwimmanleger müssen höhere Poller bekommen
7	Standsicherheit des Clubhauses prüfen
8	Ufer hinter Schnitten
9	Steganlagen nur für 0,8 TH
10	Ist Bodenabtragung nötig?
11	Keine Uferbefestigung
12	Slipanlagensystem
13	Risiken durch das Sperrwerk prüfen
14	Berufsschiffahrt: Dauerhafte Wassertiefe von mindestens 2 m erforderlich
Sportboot- und Berufsschiffahrt: Allgemeine Fragestellungen	
Bauwerke: Planungen für die Dove-Elbe-Schleuse darlegen, im Hinblick auf die Durchfahrbarkeit prüfen	
Fließgeschwindigkeit: Fließgeschwindigkeiten sind für die Flussstrecke kritisch zu prüfen	
Fließgeschwindigkeit: Veränderungen des Flussbettes durch höhere Fließgeschwindigkeit prüfen	
Freizeit: Doveelbe als Naherholungsgebiet für die ganze Stadt Hamburg betrachten	
Freizeit: Boote wurden schon einmal umgesiedelt – soll dies nun erneut passieren?	
Sedimentation: Auswirkungen der Sedimentation und Verlandung auch aus Sicht der Sportboot- und Berufsschiffahrt prüfen	

Uferschutz: Auswirkungen der schwankenden Wasserpegel für Uferbefestigungen beachten (werden rotten)

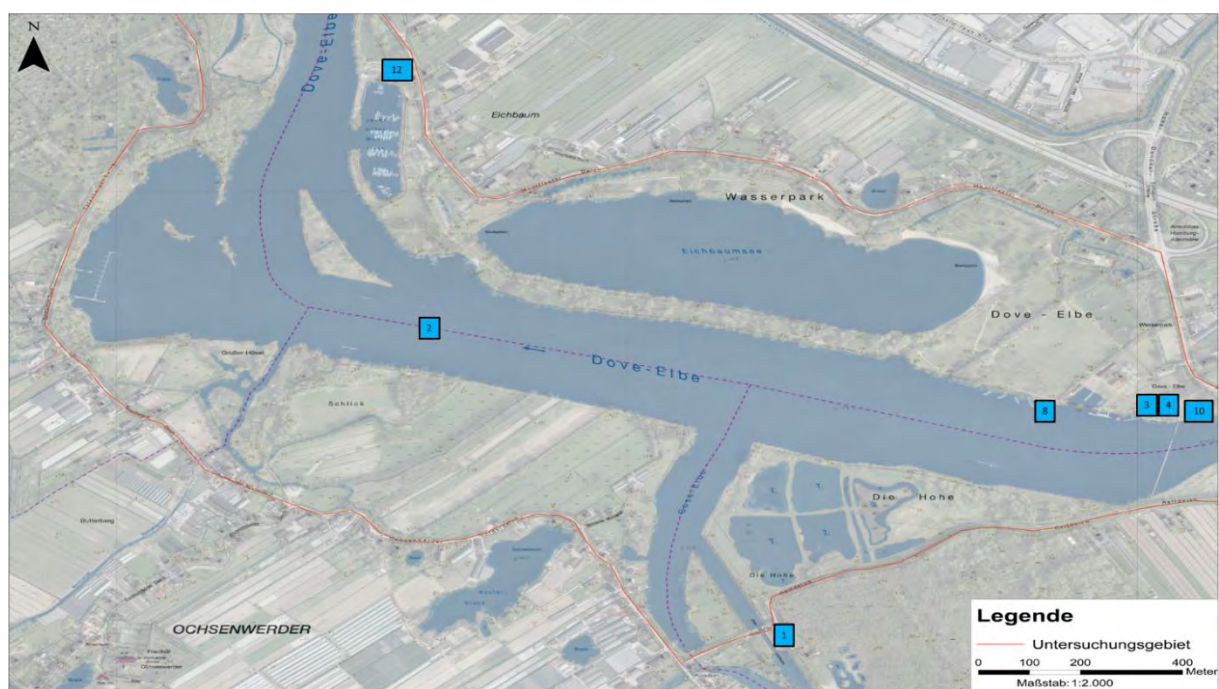
Wassertiefen: Wassertiefen sollen für den gesamten Untersuchungsbereich geklärt werden

Wassertiefen: Bereiche bei der Krapphof-Schleuse, bei der Regattastrecke und beim Werft Allermöhe würden bei den anvisierten Wassertiefen trockenfallen

Wassertiefen: Neben den Wassertiefen auch die Wasserbreiten, insbesondere für die Bereiche der Krapphof-Schleuse und der Regatta-Strecke, bei Niedrigwasser prüfen

Wassertiefen: Die Hafeneinfahrt bei der Sportboothafen-Gemeinschaft Moorfleeter Deich beträgt derzeit 38 Meter. Eine Wassertiefe von 2,1-2,6m über $\frac{3}{4}$ der Einfahrtsbreite ist nötig.

4.5 Regattastrecke





Regattastrecke: Hinweise mit örtlichem Bezug

1	Kanus und Kajaks sollen weiter passieren können bzw. Zugang zur Gose Elbe haben
2	Während der Regatten zwischen 08:00 und 18:00 Uhr konstante Wasserstände nötig Längsseile, Bojen und Drähte vertragen keinen Tidehub Betonung verträgt keinen Tidehub von 1,60 m 2 Meter als Mindestwassertiefe für Kanuten und Ruder aufnehmen
3	Internationale Wettbewerbe vertragen keinen Tidehub
4	Erweiterung mit Bundesmitteln genehmigt
5	Passierbarkeit für Freizeitsport ohne Schleusenwärter
6	Tide- und Uhrzeitunabhängiges Training soll stattfinden Fortbestand Bergedorfer Kanu-Club e.V.
7	Jetzt schon Aussetzer bei Trockenheit
8	Regelmäßigen Trainingsbetrieb sichern
9	Fortbestand Ruderclub Bergedorf
10	Für Feuerwehrboote Einfahrt ohne Schlick sicherstellen
11	Kosten für Uferbefestigung + Stege würden ca. 1 Mio EUR betragen
12	Regelmäßiges Segeltraining findet statt

Regattastrecke: Allgemeine Fragestellungen
Bauwerke: Bedingungen und Befahrbarkeit der Reit- und Doveelbe-Schleuse und des Neuengammer Durchstichs betrachten
Regattastrecke: Regattabahn liegt derzeit baubedingt auf 1,80 m unter der Wasserlinie. Bei einer Absenkung wäre das System frei und nicht befahrbar
Sedimentation: In welchem Umfang ist Verschlickung im Bereich der Regattastrecke in den nächsten fünf Jahren zu erwarten? Welcher Unterhaltungsaufwand entsteht?
Sport: Die Jugendarbeit der Vereine und den extremen Nachwuchsstrom beachten
Sport: Ist es gewollt, dass Hamburg als Austragungsort für Deutsche und Weltmeisterschaften nicht mehr zur Verfügung steht?
Sport: Große Kanus + Kajaks können nicht getragen werden → Bootrutschen?! (3x!)
Sport: Unveränderter Wasserstand beim Ruder-Club Bergedorf gewünscht
Wasserqualität: Wasserqualität ist essentiell für den Wassersport
Prozess: Landesruderverband und Hamburger Kanuverband in Forum Tideelbe aufnehmen
Prozess: Innenbehörde, Staatsrat Sport beteiligen
Prozess: Wer würde die Kosten für Unterhaltsbaggerungen tragen? → Hinweis: Es solle festgeschrieben werden, dass regelmäßige Unterhaltung durchgeführt wird und dass die Unterhaltskosten nicht bei den Vereinen bleiben.
Prozess: Wer würde die Investitionen in Stege und weitere Infrastruktur – sowie die Kosten der eventuellen Umsiedlung der Vereine – tragen?

5 Schlusswort

Zum Abschluss der Sitzung bedanken sich Herr Dornquast und Herr Meine bei den Teilnehmenden für die konstruktive Mitarbeit und für die vielen wertvollen Anregungen und die Darstellung der lokalen Belange. Die aufgenommenen Hinweise und Fragestellungen der Bürgerinnen und Bürger sollen in den vorgesehenen Machbarkeitsstudien aufgegriffen werden. Herr Dornquast betont abschließend, dass mit der Veranstaltung keinerlei Entscheidung über die betrachtete Maßnahme verbunden sei, sondern dass in einem transparenten Prozess die für die Politik entscheidungsrelevanten Sachfragen erst einmal aufbereitet werden müssten.

Herr Meine kündigt abschließend an, die Teilnehmenden und die Anlieger entlang der Doveelbe über den weiteren Verlauf der Betrachtungen durch die Geschäftsstelle des Forum Tideelbe zeitnah zu informieren und regt an, auch die Informationen auf der Webseite www.forum-tideelbe.de zu nutzen.