

Niederschrift

über die Erörterung der Stellungnahmen und Einwendungen im
Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für die

Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe an 14,5 m tiefgehende Containerschiffe

vom 20. bis 21. April 2009
mit Umweltverbänden aus Niedersachsen
sowie mit Bundesumweltverbänden
in Otterndorf

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis.....	I
Abkürzungsverzeichnis.....	III
1. Erörterungstag: 20. April 2009.....	1
TOP 1 Verfahrens- und Rechtsfragen	3
TOP 1.1 Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde	3
TOP 1.2 Selbständigkeit der Vorhaben bzw. Trennung der Verfahren.....	3
TOP 1.3 Ergebnisoffenes Verfahren	6
TOP 1.4 Erörterungstermin (Tagesordnung, Verfahrensweise, Protokoll).....	7
TOP 1.5 Allgemeines zu Umfang und Qualität der Planunterlagen.....	8
TOP 1.6 Sonstige verfahrensrechtliche Fragen	9
TOP 2 Änderung der Tidedynamik	10
TOP 2.1 Wasserstände und Tidekenngößen	10
TOP 2.2. Zunahme von Sturmflutrisiken/ Überflutungsgefahren	10
TOP 2.3 Strömungsgeschwindigkeiten und Wellen.....	10
TOP 2.4 Schwebstoffe, Sedimentation und Erosion, Verschlickung der Nebenflüsse	10
TOP 3 Einwendungen zur UVU	19
TOP 3.1 Methodische Kritik	19
TOP 3.2 Schutzgut Mensch	22
TOP 3.3 Schutzgut Tiere	24
TOP 3.4 Schutzgut Pflanzen.....	26
TOP 3.5 Schutzgut Boden	26
TOP 3.6 Schutzgut Wasser	27
TOP 3.7 Schutzgut Luft	28
TOP 3.8 Schutzgüter Klima, Landschaft, Kulturgüter	29
TOP 3.9 Wechselwirkungen	30
TOP 3.10 Sonstiges.....	30
2. Erörterungstag: 21. April 2009.....	31
TOP 4 Einwendungen zum LBP	31
TOP 5 Einwendungen zur FFH-Verträglichkeit	35
TOP 5.1 Gebietsschutz.....	35
TOP 5.2 Artenschutz	41

TOP 6	Bedarfsbegründung	43
TOP 6.1	Technische Notwendigkeit.....	43
TOP 6.2	Wirtschaftliche Notwendigkeit.....	46
TOP 6.3	Alternativen	49
TOP 6.4	Varianten.....	49
TOP 7	Sonstige Belange der Umweltverbände.....	51
TOP 7.1	Fischerei.....	51
TOP 7.2	Sonstiges.....	51

Anhang 1: Tagesordnung

Anhang 2: Teilnehmerverzeichnis

Anhang 3: Anträge

Abkürzungsverzeichnis

A+E	Ausgleich und Ersatz
AIS	Automatic Identification System (Schiffsverkehr)
AGF	Außergewöhnlich großes Fahrzeug (Schiffsgröße)
ALR	Amt für ländliche Räume (jetzt LLUR)
ARGE Elbe	Arbeitsgemeinschaft für die Reinhaltung der Elbe
AZ	Ausbauzustand
BAW	Bundesanstalt für Wasserbau (Dienststelle Hamburg)
BBodSchG	Bundesbodenschutzgesetz
BfG	Bundesanstalt für Gewässerkunde
BfN	Bundesamt für Naturschutz
BGH	Bundesgerichtshof
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
BImSchV	Verordnung über die Durchführung des Bundes- Immissionsschutzgesetzes
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BSU	Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt Hamburg
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BVWP	Bundesverkehrswegeplan
DHI	Danish Hydraulic Institute
EuGH	Europäischer Gerichtshof
FFH-RL	Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie
FFH-VP	Fauna-Flora-Habitat-Verträglichkeitsprüfung
FFH-VU	Fauna-Flora-Habitat-Verträglichkeitsuntersuchung
HABAB-WSV	Handlungsanweisung für den Umgang mit Baggergut im Binnen- land
HABAK-WSV	Handlungsanweisung für den Umgang mit Baggergut im Küstenbereich
HHLA	Hamburger Hafen und Logistik AG
HPA	Hamburg Port Authority
ISL	Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik
LANA	Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Naturschutz, Landschafts- pflege und Erholung
LANU	Landesamt für Natur und Umwelt des Landes Schleswig- Holstein (jetzt LLUR)
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan
LKN	Landesbetrieb für Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz Schleswig-Holstein
LLUR	Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein (ehemals LANU)
NKU	Nutzen-Kosten-Untersuchung

NLWKN	Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz
NNatG	Niedersächsisches Naturschutzgesetz
MLUR	Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume Schleswig-Holstein
PFB	Planfeststellungsbehörde
PIZ	Planerischer Ist-Zustand
PSU	Salinität (Practical Salinity Units)
ReGe	ReGe Hamburg Projekt-Realisierungsgesellschaft mbH
STNE	Schwarztonnensander Nebenelbe
SUP	Strategische Umweltprüfung
TdV	Träger des Vorhabens oder auch Vorhabensträger
TÖB	Träger öffentlicher Belange
UNB	Untere Naturschutzbehörde
UVU	Umweltverträglichkeitsuntersuchung
UWA	Unterwasserablagerungsfläche
VSchRL	Vogelschutzrichtlinie
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz
WaStrG	Bundeswasserstraßengesetz
WRRL	EU-Wasserrahmenrichtlinie
WSA	Wasser- und Schifffahrtsamt
WSD	Wasser- und Schifffahrtsdirektion
WSV	Wasser- und Schifffahrtsverwaltung

1. Erörterungstag: 20. April 2009

Herr Seidel (PFB) begrüßt um 10:05 Uhr die Anwesenden und eröffnet den Termin (Teilnehmer siehe anliegende Liste).

Er leitet ein, dass es sich nach dem Hamburger Erörterungstermin im März 2009 heute um den ersten Termin der WSD Nord handele, dem weitere folgen werden. Er verweist auf die nachfolgenden Termine in Niedersachsen (Cuxhaven, Stade) und kündigt die Termine für Schleswig-Holstein (Brunsbüttel, Krempe) an.

Herr Seidel stellt sich und die anderen Anwesenden auf dem Podium vor: Herrn RA Prof. Dr. Ewer (rechtlicher Berater der Planfeststellungsbehörde), die Herren Garrels und Böschchen als Vertreter der Planfeststellungsbehörde sowie Frau Schwarz und Herrn Dr. Fiedler (Protokollführung). Er weist darauf hin, dass eine separate Antragsstelle, besetzt mit Frau Wiebrodt und Frau Boll, eingerichtet worden sei.

Die Teilnehmer auf Seiten des Trägers des Vorhabens (TdV) werden von **Herrn Osterwald (TdV)** vorgestellt: die Herren Oellerich, Ferk und Kindermann als Vertreter von Hamburg Port Authority (HPA), die Herren Zinßer, Grimm als Vertreter der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) sowie Herrn RA Dr. Reidt (rechtlicher Berater des TdV).

Daran anschließend macht **Herr Seidel** allgemeine und organisatorische Anmerkungen zum Termin. Dieser sei nicht öffentlich, es seien heute Verbände aus Niedersachsen und Bundesumweltverbände eingeladen. Die Anwesenheit werde erfasst; andere Teilnehmer, wie etwa die Presse, können nach pflichtgemäßem Ermessen der Planfeststellungsbehörde zugelassen werden.

Herr Seidel fragt, ob jemand anwesend sei, der nicht zum eingeladenen Teilnehmerkreis gehöre. Daraufhin meldet sich Herr Scholz von NDR Info Hamburg. Gegen seine Teilnahme am Termin bestehen keine Einwände.

Herr Seidel weist darauf hin, dass Bild-/Tonaufnahmen von Gesetzes wegen unzulässig seien.

Danach erläutert **Herr Seidel** die Tagesordnung und weist darauf hin, dass es für die einzelnen Tagesordnungspunkte einen Zeitrahmen gebe, dem grundsätzlich gefolgt werden solle. Die Zeitfenster seien aber bei besonderen Erfordernissen flexibel.

Herr Seidel stellt den grundsätzlichen Verfahrensablauf vor: der Verhandlungsleiter werde jeweils den einzelnen Tagesordnungspunkt aufrufen, die im Verfahren eingebrachten Einwendungen und Stellungnahmen hierzu zunächst zusammenfassend vorstellen und danach Wortmeldungen aus dem Plenum abfragen.

Die Anwesenden werden gebeten, bei Wortmeldungen die Mikrofone zu benutzen und ihren Namen sowie ihre Institution zu nennen. Er weist darauf hin, dass sich die Planfeststellungsbehörde Redezeitbeschränkungen vorbehalte.

Anträge sollten schriftlich bei der eingerichteten Antragsstelle abgegeben werden. Der/die Antragsteller/in erhalte eine schriftliche Ausfertigung des Antrags. Die Bescheidung könne zeitnah oder auch erst im Nachgang zum Termin erfolgen.

Eine Niederschrift werde gemäß § 68 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) angefertigt. Diese könne nach Fertigstellung eingesehen oder auch kostenfrei zugesandt werden. Parallel erfolge zur Sicherheit für die Protokollerstellung eine Tonaufzeichnung.

Herr Seidel bittet **Herrn RA Prof. Dr. Ewer (PFB)**, allgemeine rechtliche Ausführungen zum Erörterungstermin zu machen.

Herr RA Prof. Dr. Ewer macht grundsätzliche Anmerkungen zu § 73 Abs. 6 Satz 1 VwVfG sowie § 14a WaStrG. Danach könne ggf. auf eine Erörterung verzichtet werden, dies sei mit europa- und völkerrechtlichen Vorgaben vereinbar. Die Anhörungsbehörde habe sich aus folgenden Gründen für eine Erörterung entschieden:

- Zusätzliche Informationen und Erkenntnisgewinn zum Sachverhalt für die Planfeststellungsbehörde durch die Anwesenden,
- Herbeiführung einer Verständigung über partikuläre Interessen.

Aus der allgemeinen Verzichtsmöglichkeit ergebe sich des Weiteren, dass kein Recht bzw. Anspruch der einzelnen Teilnehmer auf die Erörterung bestimmter Themen in gewünschter Länge und Tiefe bestehe. Vielmehr sei hier die Sicht der Planfeststellungsbehörde maßgebend. Daher könne die Erörterung einzelner Themen auch vorzeitig abgeschlossen werden, was nicht heiße, dass die Planfeststellungsbehörde den Themen keine angemessene Bedeutung zumesse, vielmehr gehe es um den weiteren Erkenntnisgewinn für die Planfeststellungsbehörde.

Da die Planfeststellungsbehörde der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord im Erörterungstermin der Behörde für Wirtschaft und Arbeit in Hamburg zugegen gewesen sei, könne davon ausgegangen werden, dass über die dort gehaltenen Vorträge umfassende Kenntnis bestehe. Daher werde darum gebeten, Vorträge aus Hamburg nicht erneut zu halten. Ebenso seien der Planfeststellungsbehörde die schriftlichen Einwendungen bekannt und müssten nicht erneut vorgetragen werden. Als sinnvoller werde hier die Vertiefung einzelner Themen angesehen.

Frau Konermann (WWF) missbilligte die Ausführungen der Planfeststellungsbehörde, dass Teilnehmer des Anhörungstermins keinen Anspruch auf Erörterung bestimmter Themen hätten. Die Wertschätzung der Einwender werde dadurch herabgesetzt, und dies sei einer einvernehmlichen Lösungsfindung nicht zuträglich.

TOP 1 Verfahrens- und Rechtsfragen

TOP 1.1 Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde

TOP 1.2 Selbständigkeit der Vorhaben bzw. Trennung der Verfahren

Herr Seidel fasst die eingegangenen Einwendungen und Stellungnahmen zu TOP 1.1 und TOP 1.2 zusammen.

Er bittet den TdV, vorab in aller Kürze den aktuellen Planungsstand vorzutragen.

Herr Ferk (TdV) stellt die zeitlichen und inhaltlichen Eckdaten der Entwicklung von alter Planunterlage zur Planänderung vor, insbesondere:

1. Verzicht auf bisherige Ufervorspülungen, Ausnahme nur noch Lühe/Wisch,
2. Verzicht auf Spülfelder I + II auf Pagensand, dafür Vergrößerung des Spülfelds Pagensand III und Erhöhung der Kapazität an der Umlagerungsstelle Neuer Luechtergrund; zudem sei eine zusätzliche Unterwasserablagerungsfläche (UWA) Glameyer Stack West vorgesehen (statt bisher nur UWA Glameyer Stack Ost),
3. Anpassung der Fahrrinnenentrassierung im Bereich der Hamburger Delegationsstrecke.

Gänzlich neu seien die Fauna-Flora-Habitat-Verträglichkeitsuntersuchung (FFH-VU), der Artenschutzbeitrag und der Landschaftspflegerische Begleitplan erstellt worden.

Herr Seidel fragt den Vorhabensträger nach den neueren Überlegungen zur Ufersicherung im Bereich Altenbrucher Bogen und bittet ihn, hierzu den aktuellen Sachstand vorzutragen. Er betont dazu jedoch, dass es sich bei diesen Überlegungen nicht um einen Gegenstand des Erörterungstermins handele, da der TdV eine Planänderung insoweit bisher nicht beantragt habe..

Herr Osterwald antwortet, dass sich das Wasser- und Schifffahrtsamt Cuxhaven (WSA Cuxhaven) und das Land Niedersachsen, unabhängig von der Planung zur Fahrrinnenanpassung, um eine Optimierung des Ufer- und Deichschutzes im Bereich Altenbrucher Bogen bemühen. Hier sei ein Buhnsystem ab Cuxhaven über Glameyer Stack bis zur Medemmündung geplant.

Herr Meyer (Leiter des WSA Cuxhaven) stellt das aktuelle Ufersicherungskonzept Altenbruch bis Medemmündung, das von einer Arbeitsgruppe - bestehend aus Mitgliedern des NLWKN und der WSV - entwickelt wird, vor.

Hintergrund für das Konzept sei die Zunahme der Erosion der Unterwasserböschungen. Die Überlegungen seien bereits im Jahre 2007 notwendig geworden, dann 2008 durch die Einwendungen im Planfeststellungsverfahren ergänzt worden. Die Konzeption sei nach bestimmten Kriterien, insbesondere Dringlichkeit, Nachhaltigkeit, Wirksamkeit und Funktionalität, aktualisiert worden. Es gehe primär um den Erhalt und die Sicherung des Deiches sowie den Schutz der Unterwassertopographie.

Ziel des Konzeptes sei es, die Bühnenkette bis Glameyer Stack West (alternierend kurze/ lange Bühne) fortzuführen. Danach solle im Anschluss östlich eine Bühnenkette bis Otterndorfer Strand errichtet sowie die UWA aufgefüllt werden. Letzteres sei insoweit von der vorliegenden Planunterlage abweichend, als dass die Aufhöhung größer sein werde als dort angegeben.

Im Ergebnis könne die Ursprungsform des Watts vor Otterndorf nicht wieder hergestellt werden. Ziel sei es vielmehr, den Ist-Zustand nachhaltig zu sichern und zu erhalten.

Herr RA Prof. Dr. Ewer erläutert, dass diese Maßnahme bislang kein Bestandteil des laufenden Planfeststellungsverfahrens sei und weist darauf hin, dass sie sich auf die Planungen zu den UWAs Glameyer Stack auswirken würden.

Herr Schröder (NABU LV Nds.) fragt nach der zeitlichen Umsetzung des Konzeptes, welche Kosten damit verbunden seien und welche Wassertiefen damit einher gehen würden.

Zudem merkte er an, die Schadensbeseitigung der letzten Elbvertiefung sei noch nicht abgeschlossen, was aber vor Durchführung eines neuen Verfahrens der Fall sein müsse.

Herr Schroh (BUND) möchte genau wissen, was der Steuerzahler für die Fahrrinnenanpassung letztendlich bezahlen müsse.

Herr Feldt (BUND) weist auf die enge Verflechtung des Uferschutzkonzeptes mit der Fahrrinnenanpassung hin und stellt den Antrag auf Aussetzung des Planfeststellungsverfahrens bis zur Vorlage einer entsprechenden Planänderung des TdV (vgl. Antrag Nr. 02) unter Beteiligung des BUND. Das wäre ein Beitrag zur gemeinsamen Konfliktlösung.

Er kritisiert, dass Anträge außerhalb des Erörterungsraums gestellt werden müssten, da er bei einer Antragstellung der Anhörung nicht mehr folgen könne. Aus Gründen der Zweckmäßigkeit beantragt er die Erstellung eines Wortprotokolls mit integrierten Anträgen und weist darauf hin, dass die WSD Nordwest dies seit langem praktiziere.

Herr RA Prof. Dr. Ewer führt aus, Anträge könnten auch in der Pause gestellt werden. Sinn der separaten Antragstellung sei es, dass Anträge im Detail und konkret schriftlich dokumentiert werden könnten. Im Übrigen liege es bei dem Vorhabensträger, sich für ein weiteres Planänderungsverfahren - bezogen auf das Ufersicherungskonzept Altenbrucher Bogen - zu entscheiden. Die Planfeststellungsbehörde könne das Konzept nicht selbst in das Verfahren einbringen.

Herr Feldt stellt den Antrag, das Verfahren solange auszusetzen, bis der TdV die Planänderung beantragt habe.

Frau Meyer (NABU Nds.) merkt an, dass sich das Konzept auf den bestehenden Zustand beziehe und fragt nach, inwieweit es auch die geplante Fahrrinnenanpassung berücksichtige.

Herr Meyer antwortet, dass der Hintergrund des unabhängig von der Fahrrinnenvertiefung entwickelten Konzeptes die Unterhaltung dieses Uferabschnittes sei, für den ursprünglich nicht nur der Bund/WSV, sondern auch das Land zuständig gewesen sei. Eine Forderung seitens des Landes sei es z. B. gewesen, einen Teil dieses Uferbereiches durch Ufervorspülungen zu schützen. Wenn man sich dafür entscheiden würde, könnte diese Maßnahme zügig realisiert werden; die Kosten lägen bei ca. 23 Mio €. Hinsichtlich der Tiefenentwicklung erläutert er, dass die Buhnen „Tiefen anziehen“ würden, d. h. es würde zu Kolke vor den Buhnen kommen. Das Entscheidende sei aber, dass keine Tiefen in den Feldern zwischen den Buhnen entstünden.

Herr Schröder merkte an, dass sich an den neuen Buhnen entsprechende Kolke mit Tiefen um die 20 m bilden würden. Gerade in diesen Bereichen seien aber auch die größten Elbvertiefungen (2 - 2,5 m) geplant, und deshalb müsse man von vollkommen anderen Kosten ausgehen. Eine Zusammenführung beider Projekte - Uferschutzkonzept und Fahrrinnenanpassung - sei unabdingbar.

Herr Schaefer (NABU) gibt zu bedenken, dass eine Verquickung zwischen Buhnenkonzept und Fahrrinnenanpassung nicht sinnvoll sei, weil dadurch bestehende Einwände gegen die Fahrrinnenanpassung gegenstandslos bzw. sehr schnell „unterlaufen“ werden könnten.

Herr RA Prof. Dr. Ewer schließt die Diskussion ab und erklärt, dass das Konzept bislang nicht eingebracht worden sei und schlägt daher die Rückkehr zur eigentlichen Tagesordnung vor, woraufhin **Herr Seidel** fragt, ob es weitere Wortmeldungen gebe.

Herr Feldt meldet sich zu Wort: alte Verfahren und neue Fahrrinnenanpassung könnten nicht getrennt werden. Die Beweissicherung aus dem alten Verfahren sei auf 15 Jahre angelegt, so dass auch die Auswirkungen auf 15 Jahre angesetzt seien, also bis 2015. Hier habe man Wirkungen, die miteinander verbunden seien, also keine sogenannten Vorbelastung darstellen, sondern kumulativ betrachtet werden müssten. Die Verfahren Weser und Elbe seien nachträglich 2004 in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2003 aufgenommen worden. Es bestehe ein Verfahrensmanko, weil für den BVWP keine Strategische Umweltprüfung (SUP) erstellt worden sei. Dies hätte aber erfolgen müssen, da bereits eine entsprechende europäische Richtlinie bestanden habe und nur die nationale Umsetzung verzögert in Kraft getreten sei.

Herr RA Dr. Reidt (TdV) erklärt, dass eine Pflicht zur Durchführung einer SUP nur für Pläne und Programme bestehe. Projekte, wie die Fahrrinnenanpassung der Elbe, unterlägen der Umweltverträglichkeitsprüfung. Diese rechtlichen Anforderungen seien hier eingehalten worden. Die Beweissicherung als Bestandteil des letzten Planfeststel-

lungsbeschlusses, müsse natürlich ordnungsgemäß abgearbeitet werden, habe aber mit dem vorliegenden eigenständigen Ausbauverfahren unmittelbar nichts zu tun.

Herr Osterwald erklärt, einige Beweissicherungsmaßnahmen seien noch nicht abgeschlossen, aber bis heute seien die Prognoseziele nicht überschritten worden.

Herr Feldt merkt an, dass das Gebot der umfassenden Konfliktbewältigung gelte und fordert eine Gesamtschau von alter und neuer Fahrrinnenanpassung ein, inklusive Zusammenführung des Ufersicherungskonzeptes mit Fahrrinnenanpassung.

Zur SUP habe er eine ganz andere Auffassung: trotz einer verspäteten Umsetzung der SUP-Richtlinie, hätte für den BVWP und somit auch für das geplante Vorhaben eine SUP erfolgen müssen.

Herr Seidel erwidert, dass die Ausführungen von **Herrn Feldt** seinen schriftlichen Einwendungen entsprächen und die Planfeststellungsbehörde sich damit auseinandersetzen werde. Damit erklärt er den TOP 1.1 und den TOP 1.2 für abgeschlossen.

TOP 1.3 Ergebnisoffenes Verfahren

Herr Seidel trägt zusammengefasst die wesentlichen Einwendungen und Stellungnahmen zu TOP 1.3 vor.

Herr Feldt bezweifelt die Ergebnisoffenheit des Verfahrens und verweist beispielhaft auf eine Pressemitteilung der WSD Nord vom 4.9.2008, nach der das Verfahren für erforderlich gehalten werde.

Herr RA Prof. Dr. Ewer erläutert, die Trennung zwischen TdV und Planfeststellungsbehörde und verweist auf die gefestigte Rechtsprechung des BVerwG. Es gebe keine institutionelle Befangenheit. Die vorgenannte Pressemitteilung wurde nicht als Mitteilung der Planfeststellungsbehörde herausgegeben, sondern von der WSD Nord als Fachaufsichtsbehörde des TdV.

Herrn Feldt ist zwar die Trennung der genannten Institutionen bekannt, dennoch gibt er zu bedenken, dass mit der Pressemitteilung der WSD Nord eine besorgniserregende Nähe zum Vorhabensträger augenscheinlich werde. Außerdem trete die WSD Nord auf der Internetseite www.zukunft-elbe.de als Mit-Herausgeber auf.

Herr RA Prof. Dr. Ewer weist nochmals darauf hin, dass es keine Pressemitteilung der Planfeststellungsbehörde gewesen sei, sondern der WSD Nord.

Herr Schröder vertritt die Auffassung, das Planfeststellungsverfahren sei politisch gewollt, und er glaube nicht an die Möglichkeit einer abschlägigen Entscheidung. Er könne sich auch nicht vorstellen, dass die Planfeststellungsbehörden der WSD Nord und der BWA zu unterschiedlichen Entscheidungen kämen.

Herr Seidel antwortet daraufhin, dass sich die beiden Planfeststellungsbehörden zwar verfahrenstechnisch abstimmen, aber jede in eigener Verantwortlichkeit entscheide.

TOP 1.4 Erörterungstermin (Tagesordnung, Verfahrensweise, Protokoll)

Herr Seidel fasst die wesentlichen Einwendungen und Stellungnahmen zu TOP 1.4 zusammen. Er lehnt den Antrag von Herrn Feldt, ein Wortprotokoll zu erstellen, ab. Es sei gesetzlich nicht erforderlich und habe sich nicht bewährt.

Herr Seidel stimmt dem zu und bittet die Facility-Manager die Raumluft zu verbessern. Zudem bittet er **Frau Dr. Wudtke**, ihre Anträge schriftlich zu stellen.

Herr Feldt zitiert aus dem Kommentar von Kopp zum VwVfG; danach sei ein Wortprotokoll erforderlich und sinnvoll, um den Vorwurf der Parteilichkeit der Planfeststellungsbehörde ausreichend begegnen zu können. Mit der Ablehnung eines Wortprotokolls blieben Anhaltspunkte dafür bestehen, dass ein ergebnisoffenes Verfahren nicht möglich sei. Ohne Wortprotokoll gebe es keine detaillierte Beweisführung. Bereits seit 2007 lägen schriftliche Anträge bei der Planfeststellungsbehörde vor, die bis heute nicht beantwortet seien.

Herr RA Prof. Dr. Ewer verweist hinsichtlich der Unabhängigkeit der Planfeststellungsbehörde noch einmal auf die Rechtsauffassung des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG), die hier maßgeblich sei.

Aus dem VwVfG ergebe sich kein Anspruch auf Vorabentscheidung. Die Anträge würden sehr sorgfältig geprüft, allerdings nach allen Erörterungsterminen, um zweckmäßig und rechtmäßig eine umfassende Bewertung möglich zu machen. Insoweit greife das Verfahrensermessen der Planfeststellungsbehörde.

Herr Feldt drängt erneut darauf, dass aufgrund der von ihm genannten Beispiele eine Gefährdung der Unabhängigkeit der PFB zu befürchten sei. Seit langem habe er noch kein Verfahren erlebt, in dem Anträgen von Einwendern so konsequent ausgewichen und Informationen nicht beigebracht worden seien. Daher sei das Gebot der Konfliktbewältigung nicht gewahrt.

Herr RA Prof. Dr. Ewer sichert Herrn Feldt zu, dass die Planfeststellungsbehörde sich mit allen Anträgen zu einem späteren Zeitpunkt befassen werde. Im Rahmen des Verfahrensermessens scheint es der Planfeststellungsbehörde als zweckmäßig, die Erörterungstermine abzuwarten, um ein abgerundetes Bild zu erhalten. Dadurch zeige sich, ob möglicherweise Kenntnislücken vorhanden seien.

Frau Dr. Wudtke (BUND LV Nds.) stellt den Antrag, den TOP 6 (Bedarfsbegründung) unmittelbar nach TOP 1 zu behandeln, da der Inhalt Basis für TOP 2 (Änderung der Tidedynamik) sei (vgl. Antrag Nr. 01).

Herr Schroh unterstützt den Antrag von **Frau Dr. Wudtke**, TOP 6 nach TOP 1 zu erörtern. Er macht dann bereits Ausführungen zur Bedarfsanalyse, dies sei ein zentrales Thema.

Herr Seidel erwidert, dass über die beantragte Änderung der Tagesordnung betreffend TOP 6 zu einem späteren Zeitpunkt entschieden werde.

TOP 1.5 Allgemeines zu Umfang und Qualität der Planunterlagen

Herr Seidel eröffnet den TOP 1.5 und fasst die wesentlichen Einwendungen und Stellungnahmen zusammen.

Herr Feldt stellt die Frage, worauf sich die Untersuchungen der Bundesanstalt für Wasserbau, Dienststelle Hamburg (BAW), zu Hydrologie/Morphologie stützen. Hier erwähnt er insbesondere das Verhältnis von Solltiefe zu Vorratsbaggerung und Bagertoleranz.

Herr Osterwald erwidert, dass die Basis-Topographie aus dem Jahre 2003 stamme, aktuelle Peilungen aus 2007 seien darin eingepasst worden.

Herr Feldt gibt zu bedenken, dass 6 Jahre alte Daten - und bis zum Planfeststellungsbeschluss würden weitere Monate vergehen - für ein hochdynamisches System keine ausreichende Grundlage für eine Entscheidung böten.

Herr Seidel schlägt vor, die Diskussion über das Alter der Daten auf einen späteren Zeitpunkt zu verschieben (auf TOP 2 Änderung der Tidedynamik) und bittet den TdV, sich zum Thema Vorratsbaggerung zu äußern.

Herr Osterwald verweist auf die Modellierungsgrundlagen der BAW, die in TOP 2 vorgestellt werden. Das Maß der Vorratsbaggerung sei im tatsächlichen Ausbau geringer als im Modell. Bei Realisierung des Vorhabens würden andere Werte angesetzt: in der Bundesstrecke ca. 1/3 des Maßes von 1 m, in der Delegationsstrecke könne das Maß dagegen abweichen. Ziel sei es, die Baggermengen zu reduzieren.

Herr Feldt bemängelt weitere Planunterlagen. Seiner Meinung nach seien komplexe Fragen, insbesondere in den Umweltgutachten nicht beantwortet. Die UVS mit ihren vielen Querverweisen auf 30 - 40 Einzelgutachten bzw. andere Kapitel, die letztlich wieder generalisiert zusammengeführt und bewertet würden, ließe bezüglich ihrer Lesbarkeit zu wünschen übrig. Diese Unterlagen entsprächen nicht dem „state of the art“ und auch nicht den Vorgaben des BMVBS.

Herr RA Prof. Dr. Ewer bittet in diesem Zusammenhang, nur allgemeine Stellungnahmen zu den Planunterlagen vorzubringen, die inhaltliche Auseinandersetzung erfolgt zu einem späteren Zeitpunkt unter den einzelnen Sachpunkten.

Herr Feldt ergänzt, dass die Unterlagen zum Ist- Zustand allgemein aktuell sein müssten. 3 Jahre alte Daten als Grundlage für das BAW-Gutachten seien bedenklich, 5 Jahre alte Daten auf jeden Fall viel zu alt.

Herr Seidel erklärt, für den Beschluss werde das Alter der Datengrundlage sehr wohl abgewogen.

TOP 1.6 Sonstige verfahrensrechtliche Fragen

Herr Seidel fasst die wesentlichen Einwendungen und Stellungnahmen zu TOP 1.6 zusammen.

Herr Dr. Taubert (NABU) fragt an, warum die Samtgemeinde Sietland die Unterlagen nicht zur Auslegung bekommen habe. Aufgrund der fraglichen Deichsicherheit im Bereich des Altenbrucher Bogens seien viele Bürger der Samtgemeinde Sietland von dem Vorhaben betroffen. Bei Sturmflut sei durchaus mit einem Deichbruch zu rechnen.

Herr Seidel erwidert hierzu, dass die Samtgemeinde Sietland sich in das Verfahren eingebracht habe und auch an dem Planänderungsverfahren beteiligt worden sei.

Herr Feldt erklärt, dass die Planänderungsunterlagen einen vollständig neuen Landschaftspflegerischen Begleitplan umfassen, der zwar auf insgesamt 600 ha Kompensationsfläche komme, doch lediglich Suchräume für die Kompensationsmaßnahmen enthalte. Deshalb sei diese Unterlage unzureichend. Er fordere einen LBP, der sowohl die auszugleichenden Funktionen enthalte als auch die Gebiete, in denen die Maßnahmen umgesetzt werden sollen.

Wenn der TdV heute noch nicht in der Lage sei, diese Kompensationsmaßnahmen konkret vorzustellen, fordere er die Erarbeitung eines neuen LBP unter Beteiligung des BUND.

Herr Seidel bedankt sich für die Ausführungen, die auch bereits schriftlich eingereicht wurden und zu einem späteren Zeitpunkt unter TOP 4 (Einwendungen zum LBP) behandelt würden.

Frau Konermann kritisiert die neue Unterlage zur FFH-VU, insbesondere das Nichtvorhandensein einer Synopse, aus der sich ergebe, welche Änderungen vorgenommen wurden. Darauf habe sie bereits hingewiesen. Sie fragt, warum die FFH-VU neu gefasst worden sei.

Herr Seidel erwidert, dies beruhe hauptsächlich darauf, dass sich die Rechtsprechung in diesem Bereich wesentlich geändert habe.

Herr RA Dr. Reidt erläutert hierzu, dass sich im Vergleich zur ursprünglichen FFH-VU nicht nur Einzelheiten geändert hätten, vielmehr sei eine komplett neue FFH-VU erstellt worden. So habe sich eine Synopse erübrigt.

Frau Konermann fragt die Planfeststellungsbehörde, ob ihr eine Synopse vorgelegen habe. Die neue FFH-VU sei über 100 Seiten identisch mit der alten Version. Das Problem wäre eben, die Unterschiede festzustellen.

Herr Seidel verneint dies und bittet um Vertagung auf den TOP 5 (FFH-VU).

Frau Dr. Wudtke erhebt Einspruch und beantragt eine Unterbrechung zur Entscheidung ihres Antrages auf Vorziehung des TOP 6 vor TOP 2.

Herr Seidel unterbricht um 12.00 Uhr die Verhandlung, um über den Antrag von Frau Dr. Wudtke zu entscheiden

Der von **Frau Dr. Wudtke** gestellte Antrag, über die Bitte der vorzeitigen Erörterung des TOP 6 (Bedarfsbegründung), wird abgelehnt. **Herr RA Prof. Dr. Ewer** trägt die Begründung der Ablehnung vor (vgl. Entscheidung über Antrag Nr. 01).

TOP 2 Änderung der Tidedynamik

Herr Seidel ruft den TOP 2 auf. Die Ergebnisse der BAW-Gutachten sind in folgenden zentralen Kapiteln zusammengefasst, die zusammengefasst erörtert werden:

TOP 2.1 Wasserstände und Tidekenngößen

TOP 2.2. Zunahme von Sturmflutrisiken/ Überflutungsgefahren

TOP 2.3 Strömungsgeschwindigkeiten und Wellen

TOP 2.4 Schwebstoffe, Sedimentation und Erosion, Verschlickung der Nebenflüsse

Herr Dr. Heyer (BAW, TdV) hält zur Einführung in die Thematik einen Kurzvortrag: „Einführung in die Gutachten der BAW“. Die Aufgaben der BAW werden von ihm erläutert und die anwesenden Personen der BAW vorgestellt: Herr Dr. Winkel, Herr Rahlf, Herr Dr. Uliczka. Er erwähnt, dass die BAW fachlich unabhängig sei und über einen auskömmlichen Haushalt verfüge. Von Seiten des TdV gebe es keinerlei Vorgaben. Zusammengefasst trägt **Herr Dr. Heyer** vor, dass es das Ziel der Untersuchungen der BAW gewesen sei, die abiotischen Veränderungen des Systems Elbeästuar festzustellen, um mit Hilfe von international anerkannten Methoden durch 3D-Simulationsmodelle Prognosen für die ausbaubedingten Änderungen zu ermitteln. Ins-

gesamt seien 337 Modellrechnungen zu den schiffserzeugten Belastungen durchgeführt worden.

Der Ausbau sei in Verbindung mit einem sinnvollen und erforderlichen Strombaukonzept geplant und beantragt worden. Anhand einer Tiefenlinienentwicklung beschreibt er die Historie der Morphologie im Elbästuar innerhalb eines Zeitraumes von 1932 bis 2004, woraus ersichtlich sei, dass die UWA-Medemrinne grundsätzlich für eine Baggergutunterbringung geeignet sei, da in diesem Bereich in den letzten 60 Jahren kaum morphologische Veränderungen stattgefunden hätten. Außerdem geht er auf die zu erwartenden Tidehubveränderungen und Änderungen der Sturmflutscheitelwasserstände ein, die sich auch aus den Gutachten ergeben.

Herr Dr. Taubert erläutert anhand seiner Auswertung des Tidekalenders von 1972 im Vergleich zu 2002, dass erhebliche Veränderungen im Tideästuar stattgefunden hätten. So sei eine Beschleunigung der einlaufenden Tidewelle zwischen Cuxhaven und Hamburg von 4h:11min auf 3h:38min festzustellen. Ebenso sei die Verkürzung der auslaufenden Tidewelle von 4h:46min auf 4h:06min festzustellen.

Aus seiner Sicht sei die Frage zu beantworten, wie sich die Entwicklung des Elbästuars ohne die hier geplante Vertiefungsmaßnahme zukünftig gestalten würde (Nullvariante). Insbesondere seien hierbei folgende Aspekte zu berücksichtigen: Veränderung der Strömungsgeschwindigkeiten, Vergrößerung der Erosionsmengen, Feinstoffablagerungen in Ruhezonen, Verschiebung der Salinitätsgrenzen.

Herr Dr. Heyer führt dazu aus, dass der Zeitraum der Betrachtung maßgebend für eine Null-Variantenbetrachtung sei. Entscheidend für die Betrachtung des Sedimenttransportes sei die Form der Tidewelle und nicht die Dauer. Die Dauer der Tide sei immer 12h 25min. Eine Verkürzung des Flutastes bringe immer eine Verlängerung des Ebbeastes mit sich. Letztendlich müssten die Tidewellenlinien betrachtet werden.

Weiter ergänzt er, dass es das Ziel der BAW-Untersuchungen war, die ausbaubedingten Auswirkungen zu ermitteln und nicht die Gesamtwirkung aller Maßnahmen in dem betrachteten Zeitraum.

Auch aus Sicht von Herrn Dr. Heyer könne diese Nullvariante jedoch zu gegebener Zeit untersucht werden. Dies war bisher nicht Gegenstand der Ermittlungen.

Herr Schroh erhält das Wort. Nach seinen persönlichen Beobachtungen habe sich seit 1977 bis heute die Medemrinne um 3 km verlagert. Die zu beobachtenden Entwicklungen vor 2003 seien noch nicht so verheerend gewesen, wie allein in den Jahren 2007 und 2008, in denen insgesamt 13,5 Mio. m³ bzw. 20 Mio. m³ Boden aus dem Elbästuar gebaggert worden seien. Allein im Hamburger Hafen gebe es eine dramatische Steigerung auf 8-9 Mio. m³ Baggergut im Jahr. Als weiteres Beispiel sei die Entwicklung des Gelbsandes anzuführen. Hier hätte es 1977 einen Wasserstand von 1 m über SKN gegeben, wohingegen heute Wassertiefen von -6 bis -8 m SKN festzustellen seien.

Insgesamt seien in den letzten Jahren in einem relativ kurzen Zeitraum rund 150 Mio. m³ Boden in der Elbe umgelagert worden. Er fragt, wie diese erheblichen Veränderungen in den Griff zu bekommen seien. Die Prognosen der BAW sähen an-

ders aus, wenn man die Entwicklung der erheblich ansteigenden Baggermengen seit 2003 bis heute vorhergesehen hätte. Unwägbarkeiten könnten aus seiner Sicht dramatisch sein, da die dynamischen Prozesse im Ästuar gewaltig seien.

Hierzu führt **Herr Dr. Heyer** aus, dass es vor 1960 keine Medemrinne gegeben hätte, und die von **Herrn Schroh** angemerkte Zunahme des Baggermaterials mit dem Prozess der Rinnenverlagerung zusammenhänge. So seien allein bei der Abtragung des Medemgrundes (Südkante) 20 Mio. m³ Material umgelagert worden. Die von Herrn Schroh beschriebene Versandung und Verschlickung würden durch die Rinnenverlagerung weiter zunehmen. Vor diesem Hintergrund fungiere die UWA-Medemrinne als „Bremsbacke“, um diesen Effekt zu dämpfen.

Die heute anfallenden Baggermengen lägen im Wesentlichen an der Rinnenverlagerung und nicht an der Fahrrinnenanpassung.

Herr Schaefer gibt ein Statement zur Entwicklung der Elbe ab. Als Naturbeobachter und regelmäßiger Schwimmer in der Elbe bemerke er, dass die Fließgeschwindigkeit nach der letzten Elbvertiefung beträchtlich zugenommen habe und er nicht mehr dagegen anschwimmen könne. Außerdem würden die Wattkanten in Otterndorf abbrechen, so dass sein Körper nach dem Schwimmen mit braunen Sedimenten belegt sei.

Herr Dr. Heyer erläutert dazu, dass die Langzeitmessungen für die Ermittlung der Fließgeschwindigkeit an verschiedenen Orten in der Elbe durchgeführt würden. Jedoch würde sich die lokal gemessene Strömung nicht auf die gesamte Elbe extrapolieren lassen.

Frau Claus (WWF) stellt die Frage, wie sich das hochdynamische System der Elbe seit 2003 bis heute verändert habe.

Hierauf antwortet **Herr Dr. Heyer**, die Medemrinne habe sich weiter nach Norden verlagert, und darüber hinaus habe sich eine Verbindungsrinne zwischen Medemrinne und Klotzenloch gebildet. Diese Rinnensysteme würden sich in naher Zukunft vollständig miteinander verbinden. Der Zeitpunkt hänge jedoch unter anderem an den nicht prognostizierbaren zukünftigen Wetterbedingungen. Diese Anfänge der morphodynamischen Prozesse seien in den BAW-Prognosen enthalten.

Frau Claus stellt den Antrag, dass die Modellrechnungen auf der heutigen aktuellen Topographie durchzuführen seien, da andere als die prognostizierten Auswirkungen zu befürchten seien. Insbesondere werde die Stabilität der UWA-Medemrinne angezweifelt. Außerdem sei eine exakte Berechnung der Baggermengen nicht möglich.

Herr Seidel bittet Frau Claus um schriftliche Antragstellung.

Herr Dr. Heyer gibt zu bedenken, dass auch ohne Ausbau nachteilige Auswirkungen zu befürchten seien, wenn man keine weiteren Maßnahmen ergreife, um dem natürlichen Änderungsprozess entgegen zu wirken.

Er gibt einen Hinweis auf die Karte aus dem Jahre 1950, als es noch keine Medemrinne gegeben hätte. Speziell der Aspekt der wandernden Medemrinne sei im Morphodynamik-Gutachten nachzulesen.

Für die Ermittlung der Baggermengen sei die gesamte Tideelbe zu betrachten. Die Tideelbe hätte erhebliche Sedimentationsraten. Er bestätigt, dass die Baggermengen nicht exakt prognostiziert werden könnten. So könne z. B. in erhöhten Sturmflutphasen mehr Material mobilisiert werden, was in der Folge zu höheren Unterhaltungsbaggerungen führen könne. Daher müssten die Modellergebnisse immer wasserbaulich interpretiert werden.

Frau Claus bittet die Planfeststellungsbehörde um besondere Beachtung dieser Problematik, weil dies ein besonders hohes Risiko darstelle. An sich halte sie Dämpfungsmaßnahmen an der Tideelbe für sinnvoll, sie vermisse allerdings Aussagen darüber, welche sonstigen Alternativen geprüft worden seien. So hätte auch das HPA-Tideelbekonzept untersucht werden müssen.

Hierzu entgegnet **Herr Dr. Heyer**, dass eine ganze Reihe von Voruntersuchungen durchgeführt worden seien, aus denen das vorliegende Konzept entwickelt worden sei. Außerdem würde die BAW den gesamten Tideelbeprozess beratend begleiten.

Frau Claus stellt den Antrag, weitere Alternativen zu untersuchen (vgl. Antrag Nr. 07). Weiterhin vermisse sie exakte Angaben zu den Sedimentationsraten in den Nebeneiben. Diese ökologisch wichtigen Bereiche würden zukünftig stärker verlanden. Dies betreffe insbesondere die Bereiche, die einen erhöhten Flutstrom aufweisen. Diese Ungenauigkeiten hätten zur Folge, dass in der UVU keine erheblichen Auswirkungen prognostiziert worden seien. Aus ihrer Sicht könnten die Ergebnisse jedoch auch anders aussehen. Weiterhin fehle eine Sedimenttransportberechnung für die Elbeseitenräume. Auswirkungen seien nicht dargestellt worden.

Herr Dr. Heyer führt aus, dass es in den Unterlagen sehr wohl Angaben zu den Sedimentationsraten gebe, diese sich jedoch prozentual auf die mittleren Verhältnisse beziehen. Genaue Werte für bestimmte Bereiche seien nicht differenzierbar, da es von Jahr zu Jahr unterschiedliche Sedimentationsraten in den Nebeneiben gebe, woran maßgeblich das nicht prognostizierbare Wettergeschehen beteiligt sei. Eine genaue Bilanzierung der Raten in den Nebeneiben wäre ein Forschungsvorhaben, das weit über den Stand der Technik hinausgehe.

Dennoch möchte **Frau Claus** wissen, wie viel Hektar ökologisch wichtige Flachwasserbereiche durch die Maßnahme insgesamt verloren gehen würden.

Daraufhin entgegnet **Herr Dr. Heyer**, dass man dies nicht genau beziffern könne.

Herr Rademacher (BUND) führt aus, dass jede Baggerung das System verändere, so dass die Maßnahme des Teilverschlusses der Medemrinne als eine Folge der nachtei-

ligen Entwicklung der letzten Fahrrinnenanpassung zu sehen sei. Zudem führt er an, dass es in den letzten 30 Jahren einen Sedimentverlust im Mündungstrichter der Elbe von 100 Mio. m³ gegeben habe und fragt, auf welche Höhe sich der Sedimentverlust dort aufgrund der letzten Fahrrinnenanpassung belaufe.

Herrn Dr. Heyer gehe es um die Erhaltung des vorhandenen Naturzustandes. Ohne dämpfende Maßnahmen würde es aufgrund der hohen Eigendynamik im Rinnensystem zu einer weiteren Zunahme der Baggermengen kommen, die sich erst zu einem späteren Zeitpunkt natürlich stabilisieren würden. Deshalb wären die Strombaumaßnahmen im Rahmen des Fahrrinnenausbaus sinnvoll und unterstützen das Ziel eine Stabilität herzustellen.

Zur Frage nach dem Sedimentverlust beschreibt **Herr Dr. Heyer** die Modelltopographie von 1972 und gibt an, dass es genaue jährliche Füllungsvolumen nicht gebe, da die angewendeten Methoden der Vermessung (die heute genauer mit dem Laserscanverfahren möglich sind als mit den Peilungen noch vor einigen Jahren) für diese Quantifizierung zu große Messungenauigkeiten hätten. Zudem seien die Zahlen auch maßgeblich abhängig von dem Sturmflutgeschehen und dem Zeitpunkt der Messung vor oder direkt nach einer Sturmflut, da hier besonders große Veränderungen der Watthöhen und damit der vertikalen Verteilung der Sedimente stattfänden.

Herr Rademacher möchte wissen, in welcher Größenordnung Änderungen bezüglich der Modelltopographie im Mündungstrichter seit dem planerischen Ist-Zustand (PIZ) und der dort angeführten Datengrundlage von 2002/2003 zu heute bzw. dem Zeitpunkt des Baubeginns seien.

Herr Dr. Heyer kann dazu keine detaillierten Angaben machen, da ihm die neueren Daten für den Bereich außerhalb der Fahrrinne noch nicht vorlägen. Er vermute jedoch, dass es keine großen Abweichungen zu den Daten aus 2003 gebe. Man könnte die Daten von 2009 nutzen, um eine neue Quantifizierung durchzuführen. **Herr Seidel** nimmt diesen Hinweis (auch auf Wunsch von **Herrn Rademacher**) mit in seine Prüfung auf.

Auf die Frage von **Herr Rademacher** zum Zeitraum der Prognosedauer antwortet **Herr Dr. Heyer**, dass man dies nicht pauschalisieren könne, sondern differenziert betrachten müsse. Es gebe immer Komponenten, die langfristiger und weniger langfristig prognostizierbar wären. Er erläutert, dass für den mittleren Schwebstofftransport eine langfristige Prognose möglich sei, jedoch die Rinnendynamik nicht langfristig prognostizierbar wäre. Der Bereich der Fahrrinne würde durch Unterhaltungsbaggerungen stabil bleiben, in den Seitenbereichen gebe es jedoch einen morphologischen Nachlauf. Zudem beschreibt **Herr Dr. Heyer**, dass die Nebelnelben eine erhebliche Bedeutung auf die Tidedynamik hätten. Daher sei es wichtig, dass sie weiter bestehen und gepflegt werden.

Dazu möchte **Herr Rademacher** wissen, ob man mit nicht langfristig prognostizierbaren Auswirkungen durch die Fahrrinnenanpassung rechnen müsse und wie die Prognosen einer Nullvariante aussehen würden.

Herr Dr. Heyer verneint und beschreibt, dass es an der erheblichen Rinnendynamik läge, dass die langfristigen Prognosen für diese Bereiche nicht erfolgen können. Er bezweifle Aussagen, dass die Sportboothäfen allein aufgrund der Fahrrinnenanpassung verschlickten.

Weiter bezweifelt **Herr Rademacher** die Standsicherheit der UWA-Medemrinne, an der die Tideenergie reflektiert werden solle. Er sei der Meinung, dass sich Bereiche im Mündungstrichter dadurch stark verändern würden. **Herr Dr. Heyer** bekräftigt, dass die UWA stabil bemessen sei, um die auftretenden Kräfte aufnehmen zu können. Zudem gibt er an, dass durch die vorzeitige Reflexion die Wasserstandsänderungen weiter seewärts in der Außenelbe vernachlässigbar klein wären.

Herr RA Prof. Dr. Ewer stellt **Herrn Dr. Heyer** die Frage, ob die genannten Prognoseunsicherheiten mit den heute ihm zur Verfügung stehenden Instrumentarien nicht ausräumbar wären. Letzterer bejaht dies und ergänzt, dass dies ein allgemeines Problem sei. Über einen längeren Zeitraum betrachtet, würden Untersuchungsmethoden und -techniken immer verbessert werden.

Herr Schröder gibt zu bedenken, dass die Prognosen zu ungenau seien. Er möchte einerseits wissen, wie sich die Strömungsgeschwindigkeit im Altenbrucher Bogen seit der letzten Fahrrinnenanpassung verändert habe, des Weiteren wie sie sich erhöhen würde, wenn die Fahrrinnenanpassung gemäß Planunterlage durchgeführt würde und wie sie sich verändern würde, wenn die Medemrinne teilverfüllt würde.

Betreffend die Frage nach den Veränderungen durch den letzten Ausbau verweist **Herr Dr. Heyer** auf die Beweissicherung, bei der die Langzeitmessungen an der Strömungsmessstation LZ3 (westlich Glameyer Stack) ergeben hätten, dass der Trend sogar eine leichte Abnahme des Flutstroms sowie eine leichte Zunahme des Ebbstroms zeigten. Diese Veränderungen hätten jedoch nichts mit der Fahrrinnenanpassung zu tun, sondern seien bedingt durch die Großformen an der Gewässersohle. Er beschreibt in diesem Zusammenhang die Unterwasserdünen, die durch Verlagerung vor und hinter den Messstellen zu lokalen Veränderungen der Messwerten führen würden, die jedoch keine signifikanten Zunahmen erkennen ließen.

Hinsichtlich der Frage nach den ausbaubedingten Veränderungen weist er auf die in den Planunterlagen enthaltenen Gutachten hin und zitiert eine Größenordnung der Änderungen der maximalen Strömungsgeschwindigkeit in Höhe von 15 bis 20 cm/s, die örtlich auftreten könnten.

Für den Fall, dass die UWA-Medemrinne nicht gebaut würde, gibt er eine geringere Strömungserhöhung an. Wegen der durch die UWA-Medemrinne verursachten Strömungserhöhung werde mit den niedersächsischen Landesbehörden an den von

Herrn Meyer zu Beginn des Erörterungstermins beschriebenen Sicherungsmaßnahmen gearbeitet. Derzeit werde mit einer ca. 10%igen Erhöhung der maximalen Strömungen gerechnet.

Herr Dr. Taubert erläutert, dass durch Auswertung von Seekarten schon im Jahr 1970 die Befürchtung bestanden habe, der Medemgrund bilde sich aus und verlagere sich weiter nach Norden. Er fragt, ob es Kenntnisse über die Strömungsverteilung im Bereich des Ufers der Ostemündung bis zum Medemgrund gebe und ob Messungen über Strömungsgeschwindigkeit nicht nur im Bereich des Fahrwassers, sondern auch in den Randbereichen durchgeführt worden seien.

Herr Dr. Heyer antwortet, dass die Messungen im Rahmen des Beweissicherungsverfahrens lokal begrenzt und an tiefen Stellen im Gewässer durchgeführt worden seien. Ein direkter Vergleich der Messwerte mit den durchgerechneten Modellen könne nicht gezogen werden, da die Modellauflösung im Detail nicht zuließe, Mess- und Modellwerte an ein und derselben Stelle im Gitternetz zu erhalten. Weiter führt er aus, dass es zu einer ausbaubedingten Strömungszunahme komme und daher die UWA-Medemrinne als Dämpfungs- und Sicherungsmaßnahme geplant und beantragt sei. Diese Daten seien in den Gutachten enthalten und auch im Internet abrufbar.

Herr Osterwald erläutert die einzelnen Schritte der Planungen des beantragten Projektes. Er führt an, dass die Erkenntnisse aus der letzten Fahrrinnenanpassung dazu geführt hätten, dass Strombaukonzepte sinnvoll und erforderlich seien. Aufgrund der Systemstudien seien daher viele tidedämpfende Maßnahmen untersucht worden. In den Studien sei geprüft worden, wie ein Sedimentmanagementkonzept ohne eine Fahrrinnenanpassung wirke. So zeigen die Gutachten, dass ein Sedimentmanagementkonzept auch ohne Fahrrinnenanpassung unumgänglich wäre, da die Morphodynamik den größten Einfluss auf das System zeige. Die Fahrrinnenanpassung trage nur zu Baggermengenveränderungen im „Kommabereich“ bei.

Weiter erläutert er, dass es sicherlich sinnvoll wäre, mehr Maßnahmen im Sinne des Tideelbekonzeptes durchzuführen, jedoch müsse auch die Realisierbarkeit berücksichtigt werden.

Er beschreibt, dass die Untersuchungen dazu geführt hätten, dass die UWA-Medemrinne eine sinnvolle Maßnahme sei, die eine tidedämpfende Wirkung hätte und somit als Strombaumaßnahme eine positive Auswirkung auf die Strömungsgeschwindigkeit im Bereich des Altenbrucher Bogens hätte. Daher wäre ein mit wasserbaulichem Sachverstand ausgearbeitetes integriertes Strombaukonzept der erste richtige Schritt.

In diesem Zusammenhang stellt **Frau Konermann** die Frage, inwieweit sich der planerische Ist-Zustand vom heutigen Ist-Zustand unterscheidet.

Herr Dr. Heyer erläutert, der Zustand habe sich zum Beispiel durch den Tiefwasserliegeplatz Finkenwerder an der Airbuserweiterung sowie durch weitere kleine wasserbau-

liche Maßnahmen (z. B. Liegeplatz 4 Cuxhaven) verändert. Diese Maßnahmen hätten jedoch nicht zu wirksamen Änderungen der Wassertiefen geführt.

In diesem Zusammenhang merkt **Frau Konermann** an, dass die Prognosen für die Umweltauswirkungen für den tatsächlichen und nicht für den planerischen Ist-Zustand zu erfolgen hätten. Weiter stellt sie die Aussagekräftigkeit der Prognosen in Frage und ermahnt, nicht die gleichen Fehler wie an der Ems zu wiederholen; bei der mittlerweile eine asymmetrische Tidekurve und ein explosionsartiger Anstieg von Baggerkosten vorlägen. Auch durch Strombaukonzepte lasse sich dieser Zustand nicht mehr verringern.

Frau Konermann stellt den Antrag, ein langjähriges Beweissicherungsverfahren aller Tidekenngößen durchzuführen und im Falle eines Planfeststellungsbeschlusses diesen nur unter Vorbehalt zu erteilen. Sofern sich aus dem Beweissicherungsverfahren Werte ergeben würden, die von den BAW-Prognosen abweichen, sei der Planfeststellungsbeschluss zu widerrufen (vgl. Antrag Nr. 04). Weiter bringt sie das Schreiben des WSA Emden vom 6. März 2009 - Az.: 2-231.2/UnEm/90 - zum Thema „Tieferlegung der Sohle um 0,5 m“ in das Verfahren ein. Sie sieht die Notwendigkeit die an der Ems gewonnenen Kenntnisse auch auf die Elbe zu übertragen (vgl. Antrag Nr. 05).

Frau Claus stellt in dem Zusammenhang den Antrag, im Rahmen des Beweissicherungsverfahrens auch die Sedimentationsraten in cm in den Nebelben jährlich zu erfassen (vgl. Antrag Nr. 08).

Zudem merkt sie an, dass die ökologisch interessanten Maßnahmen (Rückdeichungen und Anbindungen von Nebelben) leider nicht Bestandteil des Verfahrens seien. Das Konzept zur UWA-Medemrinne reiche nicht aus, es verschlechtere sogar den Zustand und das spreche gegen die Grundsätze von Natura2000 und auch gegen die WRRL.

Für **Frau Völkers (AUN/NVN)** besteht Klärungsbedarf, inwieweit sich die Brackwasserzone verlagere, wenn ein geringer Oberwasserabfluss vorherrsche und in heißen Sommermonaten die Landwirte in den Obstanbaugebieten viel Wasser aus der Elbe benötigen würden. Zudem fehle ihr eine Angabe in den Unterlagen zu der Erhöhung der Schwebstoffanteile im Wasser durch die Zunahme des Schiffsverkehrs.

Herr Dr. Heyer erläutert dazu, dass sich die Brackwasserzone bei einem mittleren Oberwasserabfluss von 350 m³/s ausbaubedingt stromaufwärts um 1.400 m verlagere. Diese Angaben ergäben sich auch aus den Planunterlagen. Für den angesprochenen Fall von **Frau Völkers** gebe es die Untersuchungsvariante Nov07, die auch Grundlage der Planänderungsunterlagen sei. Hierin werde ein Oberwasserabfluss von 180 m³/s angesetzt, der über einen Zeitraum von ca. 2 Wochen anhalte. Obwohl dieser über 2 Wochen anhaltende Zustand niemals mit dem Ereignis einer erforderlichen Beregnung zusammentreffen werde, habe die Berechnung dieser Variante gezeigt, dass sich die Brackwasserzone ausbaubedingt in gleichem Maße stromaufwärts verlagere. Da also das Maß der ausbaubedingten Verlagerung der Brackwasserzone nicht vom Oberwas-

serzufluss abhängig sei, spiele diese relative Verschiebung keine Rolle. Die Verlagerung finde nur an einem anderen Ort statt.

Weiter führt er an, dass ein Schwebstofftransport anhand der Schiffspassagen nicht berechnet werden könnte, da es keine Angaben darüber gebe. Sicherlich entstünden in lokalen Bereichen größere Veränderungen, jedoch hätten die einströmenden Wassermengen eine maximale Sedimenttransportkapazität. Nach Ansicht von **Herrn Dr. Heyer** könnten zu der Fragestellung keine gerichtsfesten Aussagen getroffen werden.

Herr Feldt gibt zu bedenken, dass sich der „faux pas“ (Artikel Ostfriesenzeitung vom 17. Dezember 2007) der deutlich überschrittenen Sturmflutprognosen (Prognose an der Ems hätte bei Scheitelwassererhöhung um +10 cm gelegen, eingetreten seien jedoch +50 cm) an der Elbe nicht wiederholen dürfe. Aufgrund dessen zweifle er die Glaubwürdigkeit der BAW-Gutachten an.

Vor diesem Hintergrund stellt er den Antrag, einen Worst-Case-Sicherheitszuschlag in Höhe von Faktor 5 für Prognoseunsicherheiten zu berücksichtigen. Man unterschätze sonst die großen Risiken. Zudem wären die Ergebnisse der UVU und der FFH-Verträglichkeit dann andere als die, zu denen der TdV komme.

Weiter führt **Herr Feldt** aus, dass es ein Fehler gewesen sei, bei der letzten Fahrrinnenanpassung das Sediment aus dem System zu entnehmen. Diesen Fehler wolle der TdV nun mit dem Strombaukonzept korrigieren, doch die komplexe Wirkungsstruktur des alten Verfahrens wirke auch noch in das neue Verfahren hinein. Er sehe hier eine Verquickung der beiden Verfahren.

Weiter fordert er, dass oberhalb von Hamburg mehr Ausgleich vorgenommen werde und zweifelt zudem die Standsicherheit der UWA-Medemrinne an. Er stellt die Frage, welche Änderungen es im Bereich der Hafenanlagen in Cuxhaven bezogen auf die letzte Fahrrinnenanpassung gegeben habe.

Herr Dr. Heyer weist auf die entsprechenden Gutachten hin, in denen nachzulesen sei, dass die Änderungen der Strömungsgeschwindigkeiten bei unter 10% lägen.

Herr Seidel bittet um weitere Sachaufklärung in Bezug auf die Prognoseunsicherheiten im Bereich der Unterhaltungsbaggerungen.

Dazu erläutert **Herr Dr. Heyer** ausführlich, dass es in den Gutachten zur Fahrrinnenanpassung von 1999 nur sehr vorsichtige Äußerungen zur Zunahme und Abnahme von Baggermengen gegeben hätte, da es damals noch keine mathematischen Berechnungsmethoden dazu gegeben habe. Vor diesem Hintergrund wurden zu jener Zeit keine erhöhten Werte abgeschätzt. Heute könne durch eine ca. 13 Jahre weiter fortgeschrittene und verbesserte Modelltechnik, eine genauere Quantifizierung durchgeführt werden.

Weiter führt er aus, dass sich die Baggermengen direkt nach dem Ausbau im Jahr 2000 nicht gleich erhöht hätten und daher nicht dem Ausbau zuzuordnen seien. Viel mehr liege der Grund der erhöhten Baggermengen in der Hydromorphodynamik.

Zu den vermeintlichen Fehlprognosen an der Ems, die Herr Feldt ansprach, gibt Herr Dr. Heyer an, dass im Fall der Sturmflut am 01.11.2006 der Sonderfall eingetroffen sei, dass das Emssperrwerk zum Zeitpunkt sehr großer Flutströmungen geschlossen und daher die Prognosen der BAW überschritten worden seien. Eine spätere Nachberechnung der Sturmflutsituation ergab gute Ergebnisse der angewendeten Modelle. Daher seien die angewendeten Modelle für die Prognosezwecke geeignet. Zudem seien diese Modelle in Deutschland anerkannt und in den Nachbarstaaten noch nicht so weit entwickelt. **Herr Dr. Heyer** sähe absolut keine Veranlassung, einen Sicherheitsfaktor in Höhe 5 zu veranschlagen.

TOP 3 Einwendungen zur UVU

Herr Seidel stellt Frau Hansen, Mitarbeiterin des Planfeststellungsdezernates der WSD Nord, vor und übergibt ihr die Verhandlungsleitung.

TOP 3.1 Methodische Kritik

Frau Hansen (PFB) begrüßt die Anwesenden und stellt die wesentlichen Einwendungen und Stellungnahmen zu TOP 3.1 zusammengefasst vor.

Frau Konermann stellt den Antrag, dass die PFB einen externen Gutachter hinzuziehen möge, um Maßnahmen zur Qualitätssicherung und zum Qualitätsmanagement zu ergreifen, da das Vertrauen in die Gutachter des TdVs nachhaltig erschüttert sei (vgl. Antrag Nr. 09).

Die FFH-VU sei neu erstellt worden, ohne deutlich zu machen, an welchen Stellen diese ergänzt worden sei. Eine umfassende Qualitätssicherung müsse erfolgen, es gebe Zweifel an der Genauigkeit der Prognose seitens des Gutachters, z. B. seien von demselben Gutachterbüro Sauerstoffmangelsituationen und Auswirkungen auf die Wassergüte aufgrund von Baggermaßnahmen zur Fahrrinnenanpassung an der Ems (1993) ignoriert worden. Auch zum Emssperrwerk habe IBL bezgl. der Fischfauna nicht richtig bewertet, zwischenzeitlich habe sich die Situation dort gegenüber der gutachterlichen Prognose erheblich verschlechtert.

Man sehe hier Parallelen, eine Hinzuziehung weiterer Gutachter sei anlässlich der Fehlprognosen an der Ems für das Ausbauprojekt Elbe nötig.

Herr Feldt pflichtet Frau Konermann bei. Er äußert ebenfalls Zweifel am Gutachter und seinen Prognosen. Er ist der Auffassung, dass Prognosen - soweit sie z. B. rechtsrelevant erheblich im Sinne des UVPG oder BNatSchG seien - auch im Sinne der Eingriffsregelung rechtliche Folgen hätten.

Die UVU sei ein Flickenteppich, nicht „state of the art“, sie sei lückenhaft und habe allenfalls Screeningqualität. Er ergänzt am Beispiel der Avifauna, dass es z. B. an aktuel-

len Kartierungen der Brutvögel fehle, die Unterlagen über Daten seien lückenhaft und unqualifiziert.

Zum Thema Lärm erläutert **Herr Feldt**, dass gemäß Planunterlagen beim Dükerneubau die Lärmbelastungen pauschal als erheblich gewerte würden, und deshalb Baumaßnahmen nur am Tage vorgesehen seien. Man könne aus den Unterlagen aber nicht erkennen, auf welcher Grundlage diese Aussage beruhe. Vielmehr gebe es hier wiederum eine Vielzahl von Querverweisen.

Frau Hansen erläutert, dass in erster Linie der TdV verpflichtet sei, eine genehmigungsfähige Unterlage beizubringen, die die PFB dann auf ihre Schlüssigkeit prüfe. Sollten sich dabei Anhaltspunkte für eine Nichtschlüssigkeit ergeben, könne es durchaus sein, dass externer Sachverstand eingeholt werde.

Herr RA Prof. Dr. Ewer weist darauf hin, dass Prognosen, die sich nachträglich als nicht richtig erweisen, nicht allgemein auf Mängel bei der Prognoseerstellung schließen lassen. Vielmehr sei relevant, dass bei der Erstellung die „allgemein anerkannten Grundsätze des Standes des Wissens und der Technik“ befolgt werden. Eine Entscheidung über den Antrag werde jedoch aus den bereits genannten Gründen der umfassenden Kenntnis aller Informationen und Anträge durch die Planfeststellungsbehörde nicht innerhalb des Erörterungstermins, sondern im Nachgang dazu gefällt.

Herr Feldt bemängelt insbesondere die Datengrundlage des Ist-Zustands, bei dem Kenntnislücken offenbar wurden. Hier würden Kenntnislücken offenbar, es handle sich um einen Flickenteppich. Die Grundlagen seien zusammengesetzt aus alten und neuen Daten. Daten, die älter als 5 Jahre seien, könnten jedoch nicht mehr verwendet werden. Ein Datenalter von teils 7 bis 8 Jahren sei nicht tragbar, es sei denn, es hätte sich nichts verändert. Dies sei aber in dem hochdynamischen System Tideelbe nicht zu erwarten.

Herr RA Prof. Dr. Ewer fragt noch einmal bei **Herrn Feldt** nach, was konkret kritisiert wird, die zusammengefasste Darstellung der Umweltverträglichkeitsstudie oder die jeweiligen Einzelgutachten. Seiner Meinung nach sei es nicht ungewöhnlich, dass eine UVU aus einer Anzahl von Einzelgutachten besteht.

Herr Feldt widerspricht dem insoweit, da die Unterlage unübersichtlich aufgebaut sei und es im höchsten Maße zeitraubend sei, die vielen Querverweise zusammenzuführen. Die Umweltverträglichkeitsstudie enthalte keine qualifizierten Aussagen, vielmehr pauschale Darstellungen. Darüber seien sich alle Einwender einig, z. B. auch die Behörden BfN und NLWKN hätten in ihren Stellungnahmen diese Ansicht geäußert.

Frau Hansen gibt zu bedenken, dass es für die Erstellung einer Umweltverträglichkeitsstudie kein festes Korsett gebe, sagte aber zu, dass sich die Planfeststellungsbehörde mit dieser Kritik auseinandersetzen werde.

Herr Feldt erklärt, aufgrund der gravierenden Datenlücken sei die Unterlage so fehlerhaft, dass die Planfeststellungsbehörde nur sektoral Aussagen treffen könne.

Frau Hansen fragt den TdV, ob dieser zum Thema Ist-Zustand Stellung nehmen möchte.

Herr RA Dr. Reidt erklärt für den TdV, dass diese Diskussion hier nicht zu einem Erkenntnisgewinn führe. Eine allgemein gültige Vorgabe zur Strukturierung einer Umweltverträglichkeitsstudie gebe es nicht.

Das UVPG gebe zur Mindestaktualität der Daten keinen Anhaltspunkt, vielmehr sei hier der jeweilige fachrechtliche Maßstab anzusetzen. Die Datenaktualität könne daher nur sinnvoll bei den einzelnen Schutzgütern angesprochen werden. Die Daten sollten so beschaffen sein, dass diese eine Entscheidung möglich machten.

Herr Feldt fragt nach, ob das auch für 8 Jahre alte Daten gelte. Das sei für ihn kein Ist-Zustand, sondern eine Darstellung vergangener Zustände.

Herr RA Prof. Dr. Ewer erwidert, die Datenaktualität werde abhängig von dem jeweiligen Schutzgut zu beurteilen sein, ein abstrakt-pauschaler Maßstab könne nicht angesetzt werden. Auch seien Daten zu einem stabilen, sich langsam entwickelnden System anders zu behandeln als Daten zu einem hochmobilen und flexiblen System.

Im Übrigen bestätigte er nochmals, dass es keine festen Vorgaben für eine Umweltverträglichkeitsstudie gebe. Es sei nicht vorgeschrieben, ob diese aus einem Guss oder aus Verweisen auf Einzelgutachten bestünden.

Frau Claus erklärt, sie habe bereits Anmerkungen zu den ausbaubedingten Auswirkungen und den BAW-Ergebnissen gemacht und stellt den Antrag auf Neubewertung der ausbaubedingten Auswirkungen auf die Schutzgüter unter aktualisierten Bedingungen. Das Ästuar bzw. die Lebensgemeinschaften seien aktuell in schlechtem Zustand. Man könne daher nicht diese Vorbelastung als Ist-Zustand der Bewertung ansetzen, vielmehr müsse diese im Rahmen der Summation Berücksichtigung finden.

Frau Völkers erklärt, dass die Schädigung des Elbeästuars auf die dynamischen Prozesse und vorherigen Vertiefungen zurück zu führen seien. Die Elbe sei bereits ein Kanal. Sie pflichtet **Frau Claus** bei, dass die Vorbelastung in die Summationsbetrachtung einzustellen sei.

Frau Hansen gibt die Frage an den TdV weiter.

Herr RA Dr. Reidt gibt zu bedenken, dass die Summationsbetrachtung keine Frage der Umweltverträglichkeitsstudie als solche sei, sondern eher im Bereich der FFH-VP relevant werde.

Herr Feldt widerspricht dieser Aussage. Die Vorbelastungen und auch die Beweissicherung müssten im Zusammenhang gesehen werden, insbesondere da die Datenerfassung für die Umweltverträglichkeitsstudie meist zugleich als Datengrundlage für die Erstellung der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung gedient habe.

Herr RA Prof. Dr. Ewer erklärt hierzu, die Summationswirkungen seien nach jeweiligem Fachrecht zu prüfen und nicht nach UVPG. Dieses stelle ein reines Verfahrensrecht dar.

Herr Feldt wiederholt, dass laufende Prozesse, z. B. auch Erkenntnisse aus der Beweissicherung, mit einbezogen werden müssten und nicht als Vorbelastung definiert werden dürften. Sie seien vielmehr als kumulative Wirkungen einzubeziehen. Eine isolierte Betrachtung des Vorhabens sei nicht ausreichend. Es müssten auch kumulative Wirkungen mit einbezogen werden. Es gehe vordergründig um die fachliche Umsetzung, nicht um das rechtliche Andocken. Fachlich sei es nicht sinnvoll, kumulative Wirkungen aus der Umweltverträglichkeitsstudie heraus zu rechnen.

Herr RA Prof. Dr. Ewer erklärt hierzu, dass die Umweltverträglichkeitsstudie eine reine Ermittlung der ausbaubedingten Auswirkungen des Vorhabens beinhalte, in der Endabwägung müsse dann die Planfeststellungsbehörde die Vorbelastung mit berücksichtigen.

Fachlich sei man sich völlig einig, dass bei abschließender Betrachtung alle Dinge einbezogen werden müssten. Allein für die Umweltverträglichkeitsstudie nach UVPG erkenne man diese Notwendigkeit nicht. Bei der Umweltverträglichkeitsstudie sei zu prüfen, welche Auswirkungen das Vorhaben habe. Es sei nicht ersichtlich, woraus **Herr Feldt** diesen weiten Prüfungsrahmen ableite, der sich weder aus dem UVPG selbst noch aus den jeweiligen Verwaltungsvorschriften ergebe. Die Planfeststellungsbehörde werde darüber nachdenken.

Frau Hansen schlägt vor, diese doch eher abstrakte Diskussion zu beenden und zu den einzelnen Schutzgütern zu kommen.

TOP 3.2 Schutzgut Mensch

Frau Hansen fasst die wesentlichen bisher eingegangenen Einwenden und Stellungnahmen zum Schutzgut Mensch zusammen. Sie fragt, ob es dazu im Plenum noch Ergänzungen gebe.

Herr Schroh gibt wieder, was ein Nautiker auf einem Öffentlichkeitstermin für das Offshore-Terminal Cuxhaven - Liegeplatz 8 - geschildert habe: offenbar gebe es große Probleme, die großen Containerschiffe bei der tiefen Rinne auf Kurs zu halten. Er habe einen Lotsenbericht dabei gehabt, wonach ein Lotse allergrößte Schwierigkeiten gehabt habe, ein Schiff mit 12,60 m Tiefgang auf Kurs zu halten. Wenn dem so sei, erhöhe sich das Risiko einer Kollision durch tiefergehende Containerschiffe, insbesondere

wenn zum Schutze der Anlagen und der liegenden Schiffe am Pier die Geschwindigkeit reduziert werde. Er weist ausdrücklich auf die sich daraus ergebende Havariegefahr hin.

Herr Feldt fragt, ob die Unterlagen Angaben zu Lärmbelastungen beim geplanten Dükerneubau enthalten oder ob er diese übersehen habe.

Herr Ferk weist darauf hin, dass der Dükerneubau erst in der Planänderungsunterlage enthalten sei und es ein entsprechendes Fachgutachten gebe.

Herr Feldt ergänzt, dass er lediglich Angaben zur Erheblichkeit in Bezug auf die Lärmbelastung gefunden habe. Es sei eine Bauzeitenbeschränkung von 7.00 Uhr bis 20.00 Uhr vorgesehen, es gebe aber keine entsprechenden Datengrundlagen und Bewertungen.

Herr RA Dr. Reidt erklärt, dass die Anforderungen der AVV-Baulärm eingehalten worden seien, dem sei weiter nichts hinzuzufügen. Er stellt in Frage, inwieweit sich ein Umweltverband auf das Fehlen entsprechender Daten berufen könnte.

Herr Feldt erwidert, die Daten zu Emissionen und Immissionen seien für die Beurteilung der Umweltbelastungen für den Menschen erforderlich.

Frau Hansen sagt eine Prüfung durch die Planfeststellungsbehörde zu.

Herr Feldt möchte wissen, ob es Daten zu Schadstoffemissionen der Baggergeräte aufgrund gesteigerter Unterhaltungsbaggerung gebe und ob es Unterschiede bezüglich der Emissionsbelastung durch unterschiedliche Beladung der Containerschiffe gebe.

Herr Stroebel (IMS, TdV) antwortet, dass Baggergeräte hinsichtlich ihres Emissionsausstoßes mit Seeschiffen vergleichbar seien und keine erheblichen Auswirkungen zu erwarten seien.

Zur Emissionsbelastung durch Containerschiffe bei unterschiedlicher Auslastung könne er keine konkreten Angaben machen, hält diese aber auch nicht für erforderlich. Die Worst-Case-Annahmen seien ausreichend und führten im Ergebnis nicht vorhabensbedingt zu erheblichen Beeinträchtigungen.

Herr Feldt fragt nach, auf welche Eingangsdaten sich diese Bewertung stütze, in den Planunterlagen habe er sie nicht nachvollziehen können.

Herr Stroebel gibt die Auskunft, dass er die Datengrundlage sowohl aus Literatur als auch aus dem Germanischen Lloyd gezogen habe, und danach seien die Baggeremissionen mit den Emissionen von Seeschiffen vergleichbar.

Auf die Nachfrage von **Herrn Feldt** nach der Fundstelle erwidert **Herr Stroebe**, dass er diese Information nachreichen könne.

Frau Hansen erläutert, dass an dieser Stelle üblicherweise der Tagesordnungspunkt „Schutzgebiete, Arten, Biotope“ erörtert werde - auch wenn er in der vorliegenden Tagesordnung fehle - und sie fragt nach, ob es hierzu Erörterungsbedarf gebe.

Frau Claus fordert hierzu ein, dass es eine weitere Analyse der Uferbereiche geben müsse. So fehlten z. B. Angaben zur Veränderungen der MTHW-Linie. Im früheren Verfahren habe es entsprechende Untersuchungen gegeben. Diese seien für die Eingriffsermittlung in Bezug auf die Röhrichte an der Unterelbe von Bedeutung.

Frau Hansen sagt, dass dieser Einwand später behandelt werden wird und leitet zu TOP 3.3 über.

TOP 3.3 Schutzgut Tiere

Frau Hansen beginnt mit den **aquatischen Lebensgemeinschaften** und fasst hierzu die wesentlichen Einwendungen zusammen.

Herr Schroh stellt fest, dass die Auswirkungen der Umlagerung für die aquatische Fauna nicht absehbar seien. Es würden etliche Mio. m³ Baggergut an 17 verschiedenen Orten in die Elbe eingebracht. Erschwerend komme hinzu, dass HPA künftig nur noch geringe Mengen Baggergut zur Umlagerungsstelle nach Tonne E3 verbringen könne.

Es stelle sich daher die Frage, wo das gesamte Baggergut untergebracht werden solle. Er verweist auf die sog. Halbwertszeit von Uferverspülungen, die letztlich in eine Kreislauf-Baggerung münde. Dies führe zu einer nachhaltigen Störung der gesamten Unterwasserfauna.

Er möchte wissen, ob es neue Planungsziele für die Unterbringung des Bodens aus der jährlichen Unterhaltungsbaggerung (ca. 8 Mio.m³ Boden) von HPA gebe.

Frau Hansen fragt den TdV, ob er hierzu Aussagen treffen kann.

Herr Osterwald erläutert, dass das Ausbaubaggergut in Zusammenhang mit dem Strombaukonzept in der Außenelbe genutzt werde. Die Umlagerungsstellen seien so gewählt, dass das Strombaukonzept eine sinnvolle Ergänzung zur Minimierung der morphologischen Veränderungen darstelle. Erste positive Ergebnisse zeigten, dass frühere Verluste beim Neuen Luechtergrund durch entsprechende Umlagerungen kompensiert werden konnten.

HPA werde das aus dem Oberstrom herrührende belastete Material fachgerecht entsorgen.

Das WSV-Baggergut sei dagegen nicht belastet und könnte für die geplanten Strombaukonzepte verwendet werden. **Herr Osterwald** verweist noch einmal auf das Sedimentmanagementkonzept.

Herr Schroh interessiert sich für alternative Verwendungen des Baggergutes, z. B. Verwendung für Dritte. Der Kreislaufbaggerung müsse durch mögliche nachhaltige Alternativlösungen entgegengewirkt werden.

Herr Schaefer stellt darauf ab, dass die ständigen Baggerungen selbst eine Beeinträchtigung darstellen würden, insbesondere durch den Einsatz von Saugbaggern. Das Makrozoobenthos werde durch die Baggerungen und Umlagerungen laufend zerstört.

Herr Feldt zitiert aus der UVU-Unterlage H5b, Seite 50, dass es für Nebenflüsse keine neuen Untersuchungen gegeben habe. Hier bestehe Nachbearbeitungsbedarf.

Herr Wolters (IBL, TdV) erklärt hierzu, dass es deshalb keine neuen Untersuchungen gegeben habe, weil laut BAW-Gutachten in den Nebenflüssen keine Auswirkungen zu erwarten seien.

Herr Feldt fragt nach, ob der festgesetzte Untersuchungsrahmen dies so vorgebe. Er sei mit dem BfN in Bezug auf die Fischfauna einer Meinung, dass neue Bestandserhebungen erforderlich seien, da diese eine hohe Bedeutung für das Gebiet habe.

Herr Wolters erwidert hierzu, dass die Fischfauna in der Elbe in den letzten Jahren bereits sehr umfangreich untersucht worden sei. Aus diesem Grund seien keine neuen Untersuchungen erforderlich. Qualitativ kenne man die Fischfauna sehr gut, zudem sei jede neue Untersuchung nur eine Momentaufnahme, ein weiterer Datensatz. Dies sei aber nicht notwendig, weil IBL auf der bestehenden Datenlage sehr gut Prognosen abgeben könne.

Herr Feldt verweist in diesem Zusammenhang auf neue Untersuchungen zur Finte und fragt nach deren Berücksichtigung. Auch das BfN sei mit ihm einig, dass die Aussagen hierzu in den Unterlagen nicht ausreichend seien.

Herr Wolters erklärt, dass die neuen Untersuchungen seitens der BSU zur Finte in die Planänderungsunterlage eingeflossen seien.

Herr Feldt wiederum erklärt, dass seine Einlassung zur Finte lediglich ein Beispiel sei und seine Anmerkung grundsätzlicher Art sei.

Da keine weiteren Wortmeldungen erfolgen, kommt **Frau Hansen** zu den **terrestrischen Lebensgemeinschaften** und trägt die wesentlichen eingegangenen Einwendungen und Stellungnahmen vor.

Auf die Frage nach weiteren Anmerkungen meldet sich **Herr Feldt** und erklärt, dass die Brandgans ein sehr gutes Beispiel dafür sei, wie der Erkenntnisgewinn des Gutachtens durch neuere Daten in den Planänderungsunterlagen zu einer völlig anderen Bewertung führe. Als Beispiel führt er Mauserbestände in der Medemrinne an. Die ursprüngliche Bewertung mit „unerheblich“ wurde in der Planänderung diametral anders bewertet, nämlich „erheblich“. Daraus lasse sich ableiten, dass die Verfügung über neue wesentliche Daten eindeutig zu einem allgemein neuen Erkenntnisgewinn führe. Bezüglich FFH- und Artenschutzprüfung gibt er den Hinweis, dass hier nur eine generelle Diskussion geführt werden solle. Später wolle er dann exemplarisch an einigen Arten vertieft diskutieren.

Frau Claus erklärt, dass das Gutachterbewertungssystem mangelhaft sei, auch hier sei eine externe Begutachtung erforderlich. Zur Begründung verweist sie beispielhaft auf das Emssperrwerk. Die Überflutungshäufigkeiten hätten zugenommen, dies müsse hier auch unter Berücksichtigung des Klimawandels dargestellt werden.

Herr Feldt fragt, warum in den Vogelschutzgebieten keine Kartierung der Avifauna vorgenommen worden sei.

Herr Wolters stellt fest, dass dies eher eine ornithologische Frage sei und besser am folgenden Tag von Hr. Hilscher beantwortet werde könne.

TOP 3.4 Schutzgut Pflanzen

Frau Hansen leitet zum TOP 3.4 über und fasst die wesentlichen Einwenden und Stellungnahmen zusammen. Dann eröffnet sie die Diskussion zunächst zur **aquatischen Flora**.

Herr Feldt merkt an, dass auch hier Datenlücken und -qualität zu bemängeln seien. Er lehnt Analogieschlussfolgerungen ab. Das Vorgehen des Gutachters, die Wirkung von Einzelfaktoren zu negieren, weil sie im Großen (der allgemeinen Schwankungsbreite) untergehe, sei nicht fachgerecht. Jede Veränderung, die ins System eingegeben wird, führe zu Auswirkungen.

Zur **terrestrischen Flora** werden keine Anmerkungen vorgebracht.

TOP 3.5 Schutzgut Boden

Frau Hansen beginnt mit der Zusammenfassung der Einwenden und Stellungnahmen hinsichtlich des TOP 3.5.

Herr Feldt fragt bezüglich der Bewertung des Schutzgutes Boden nach, an welcher Stelle in der Tagesordnung die Eingriffsregelung behandelt werde. Wenn dies im Rah-

men des LBP erörtert würde, ziehe er seinen Einwand zurück. **Frau Hansen** bejaht dies.

TOP 3.6 Schutzgut Wasser

Herr Garrels (PFB) eröffnet die Erörterung zum TOP 3.6. Er stellt die wesentlichen Einwendungen hinsichtlich des Schutzgutes vor und fragt, ob es hierzu noch weitere Ergänzungen gebe.

Frau Claus wendet ein, dass der Gutachter von IBL wenig seriös mit dem Schutzgut Wasser umgehe und verweist beispielhaft auf die Beurteilung der vorhabensbedingten Auswirkungen auf den Sauerstoffhaushalt auch im Zusammenhang mit den Zielen der WRRL. Es werde von keinen erheblichen Auswirkungen ausgegangen, obgleich es zu einer Zunahme der Sedimentation in den Nebengewässern komme sowie zu Verlusten der Flachwasserbereiche. Es gebe keine Bilanzierungen über die Verluste. Die Auswirkungen auf den Sauerstoffhaushalt seien daher nur unzureichend berücksichtigt.

Es sei nicht nachvollziehbar, wie das Zehrungspotential als gering bewertet werden könne. Vielmehr müsse davon ausgegangen werden, dass das frisch umgelagerte Material einen hohen organischen Anteil enthalte, so dass von diesem erhöhte Auswirkungen zu erwarten seien. Auch würde durch den baggerbedingten steigenden Schwebstoffanteil die Sauerstoffzehrung steigen. Kurz gesagt, seien die Unterlagen wenig belastbar.

Herr Feldt nimmt Bezug auf die Methodik, die der Gutachter bei der Prüfung, ob das Vorhaben mit dem Verschlechterungsverbot nach der WRRL vereinbar sei, verwendet habe. Er kritisiert, dass die vorgenommene Einteilung in fünf Bewertungsklassen nicht der Zielrichtung der WRRL entspreche. Eine Verschlechterung werde nur bei Übergang in eine andere Bewertungsklasse angenommen. Graduelle Verschlechterungen/Veränderungen, die auf jeden Fall zu erwarten seien, würden dabei aber nicht berücksichtigt werden. Relevante Verschlechterungen seien auch innerhalb einer Klasse möglich. Hier müsse das Ausnahmeverfahren beschritten werden.

Außerdem möchte **Herr Feldt** wissen, inwieweit der Wärmelastplan der Tideelbe und die Kraftwerksstandorte bei der Planung berücksichtigt worden seien. Diese seien im Rahmen der kumulativen Wirkungen mit einzubeziehen.

Herr Oellerich erwidert, der Wärmelastplan habe bei Erstellung der Planunterlagen noch nicht vorgelegen.

Daraufhin beantragt **Herr Feldt**, diesen mit aufzunehmen und die Unterlagen nachzuarbeiten.

Frau Claus wendet ein, dass die erhöhten Unterhaltungsbaggerungen insbesondere im Bereich des Sauerstofflochs nicht ausreichend in der Umweltverträglichkeitsstudie berücksichtigt worden seien.

TOP 3.7 Schutzgut Luft

Um 18:44 übernimmt **Frau Hansen** wieder die Verhandlung und führt die Erörterung mit TOP 3.7 fort. Sie erklärt, das Schutzgut Luft beinhalte nicht nur Emissionen/ Immissionen in Form von Schadstoffen, sondern auch Lärm. Sie leitet das Thema mit einer Zusammenfassung der wesentlichen Einwendungen und Stellungnahmen ein und eröffnet die Diskussion zunächst zum Punkt Schadstoffe.

Herr Feldt fordert nähere quantitative Angaben zu den Luftschadstoffanteilen insbesondere hinsichtlich der Schiffsentwicklungen und führt vergleichend Untersuchungen aus Lübeck/Travemünde an. Die Datenlage sei hier unzureichend.

Außerdem rügt er, dass das Planungsbüro das Vorhaben in der Öffentlichkeit im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern als ökologisch sinnvoll und nützlich verkaufe. Dem sei nicht so.

Er möchte wissen, ob untersucht worden sei, ob bzgl. der Luftschadstoffemissionen bei voll- abgeladenen und teil-abgeladenen Schiffen ein Unterschied bestehe. Inwieweit der Schadstoffausstoß steigt, wenn ca. 1000 Container mehr transportiert werden?

Herr Stroebel antwortet für den TdV, dass eine qualitative und quantitative Abschätzung der Veränderungen anhand der prognostizierten Schiffsverkehrszunahme/-entwicklung vorgenommen wurde. Es wurden bestimmte Faktoren, wie etwa Fahrten im Hafen, auf See und im Revier berücksichtigt, jedoch nicht der Beladungszustand. Dieser sei seiner Meinung nach nicht maßgeblich. Auf jeden Fall sei man durch die Worst-Case-Betrachtung auf der sicheren Seite.

Frau Hansen fragt noch einmal nach, ob seiner Meinung nach die Beladung keine Auswirkungen auf die Emissionen hat.

Herr Stroebel verneint dies. Bei der Worst-Case-Betrachtung sei man von einer Erhöhung des Schiffsverkehrs von 27% ausgegangen und habe sich auf die Grundlagenberechnungen vom Germ. Lloyd gestützt. Es sei nicht von einer Änderung der Bewertungsklasse auszugehen.

Herr Feldt hat immer noch Zweifel, insbesondere im Vergleich mit den Ergebnissen in Lübeck/Travemünde.

Frau Hansen dankt für den Beitrag und äußert, dass die Planfeststellungsbehörde dies prüfen wird.

Herr RA Prof. Dr. Ewer stellt an **Herrn Feldt** die Frage, inwieweit er die Beladung trotz Worst-Case-Betrachtung von Bedeutung hält.

Herr Feldt antwortet, dass er sich dazu nicht exakt äußern kann, bittet aber, die Frage des Zusammenhangs von Beladung und Emissionsausstoß bei Schiffen weiter zu untersuchen.

Anmerkungen zum Lärm werden nicht vorgetragen.

TOP 3.8 Schutzgüter Klima, Landschaft, Kulturgüter

Frau Hansen stellt zusammengefasst die eingegangenen Einwendungen und Stellungnahmen zum Schutzgut Klima vor und bittet um Wortmeldungen.

Herr Feldt merkt an, dass in der Umweltverträglichkeitsstudie in der Regel nur das Klein- und Lokalklima betrachtet werde. Hier müsse aber ein weitaus größerer Rahmen berücksichtigt werden und alle in diesem Rahmen anfallenden direkten und indirekten Wirkungen betrachtet werden. Mit dem Vorhaben sei geplant, den Umschlag im Hamburger Hafen zu steigern, das habe unmittelbare Auswirkungen auf den Hinterlandverkehr. Es entstehe ein großer Druck, diesen ebenfalls auszubauen. Hamburg soll zum Drehkreuz für den Containertransport nicht nur nach Deutschland, sondern auch weiter in den Süden werden. Dies habe erhebliche Auswirkungen auf das Schutzgut Klima. Daher müssten Untersuchungen für klimarelevante Gase etc. auf ein größeres Terrain bezogen werden. Es würden sich komplexe Wirkungsstrukturen in großräumigen Bereichen durch den Hafenwettbewerb in der Nordrange ergeben.

Er weist darauf hin, dass eine hamburgische „Containerschleuse für den Süden“ der europäischen Zielsetzung nach einer Verkürzung der Verkehrswege widersprechen würde.

Frau Hansen fasst zusammen, dass sie aus der Anmerkung von **Herr Feldt** mitgenommen habe, dass seiner Meinung nach eine großräumigere Betrachtung hinsichtlich des Schutzgutes Klimas erforderlich sei.

Herr Feldt erwidert, dass diese Problematik auch bei der bereits aufgeworfenen Frage der SUP-Pflicht für den Bundesverkehrswegeplan eine Rolle spiele. Alte Versäumnisse würden hier wieder deutlich werden. Er bezweifelt, dass die Fahrrinnenvertiefung diese ausgleichen kann.

Da keine weiteren Anmerkungen zum Schutzgut Klima erfolgen, trägt **Frau Hansen** zusammengefasst die eingegangenen Einwendungen und Stellungnahmen zum Schutzgut Landschaft vor.

Herr Feldt bemängelt, dass es zu den Uferbefestigungen kaum konkrete Angaben gebe. Er möchte wissen, wo Ufersicherungen über Steinschüttungen, Buhnen, etc. geplant seien. Diese könnten sich unterschiedlich auf Lebensraumtypen und Lebensgemeinschaften auswirken.

Herr Osterwald antwortet, dass keine Maßnahmen zur weiteren Ufersicherung geplant seien, daher sich vorhabensbedingt keine relevanten Auswirkungen ergeben.

Herr Feldt fragt nach, warum der TdV weitere Uferbefestigungen völlig ausschließen kann.

Herr Osterwald antwortet, dass sich dies aus den BAW-Untersuchungen ergebe. Aufgrund dieser Berechnungen seien einzig für einen Bereich oberhalb von Glameyer Stack vorhabensbedingt größere Belastungen zu erwarten, hier könnte nach einer Variante möglicherweise eine Deckwerksverstärkung erforderlich werden. Nach genauerer Prüfung war dies aber auszuschließen. Daher gilt, dass bestehende Deckwerke vorhabensbedingt nicht verstärkt werden müssen.

Auf die Frage von **Frau Hansen**, ob auch keine Deckwerksrücknahmen geplant seien, entgegnet **Herr Osterwald**, dass gemäß Landschaftspflegerischem Begleitplan im Bereich Schwarztonnensander Nebelbe Uferbefestigungen zurückgebaut und Uferschlenze hergestellt und gepflegt werden sollen.

Da keine weiteren Anmerkungen folgen, schließt **Frau Hansen** die Erörterung zum Schutzgut Landschaft ab und trägt zusammengefasst die eingegangenen Einwendungen und Stellungnahmen zum Schutzgut Kulturgüter vor.

Hierzu erfolgen keine weiteren Anmerkungen.

TOP 3.9 Wechselwirkungen

Hinsichtlich des TOP 3.9 trägt **Frau Hansen** zusammengefasst die eingegangenen Stellungnahmen vor.

Herr Feldt schlägt vor, hier auf eine isolierte Betrachtung zu verzichten und diesbezügliche Anmerkungen, dort zu diskutieren, wo sie im Einzelnen relevant seien, wie etwa morgen bei der FFH-Thematik. Damit sind alle einverstanden.

TOP 3.10 Sonstiges

Frau Hansen fragt, ob zum Punkt Sonstiges Anmerkungen bestehen. Dies ist nicht der Fall. Daher wird die Verhandlung um 19:17 Uhr geschlossen. Sie soll am nächsten Morgen um 10:00 Uhr fortgeführt werden.

2. Erörterungstag: 21. April 2009

TOP 4 Einwendungen zum LBP

Herr Seidel eröffnet um 10:00 Uhr die Verhandlung erneut. Er übergibt die Leitung an **Frau Hansen**, die die wesentlichen Einwendungen und Stellungnahmen zu TOP 4 wiedergibt. Sie weist darauf hin, dass der LBP grundlegend überarbeitet worden sei.

Frau Claus möchte eine Stellungnahme des TdV zu den vorgebrachten Einwendungen.

Herr Oellerich hält dies für nicht zielführend. Er schlägt vor, lieber zu einzelnen Themenpunkten Rede und Antwort zu stehen.

Frau Claus hält jedoch alle Punkte für wichtig und erörterungswürdig.

Herr Osterwald erläutert, dass die vorliegenden Unterlagen alle genannten Punkte in der von Frau Hansen zusammengefassten Stellungnahmen und Einwendungen zum LBP abdecken. Ergänzend führt **Herr RA Dr. Reidt** aus, dass der LBP den rechtlichen Anforderungen des Naturschutzrechtes entspreche.

Frau Hansen eröffnet die Sachdiskussion zum LBP.

Frau Claus weist auf den schlechten Zustand des Elbästuars hin, zu dem auch die vorangegangenen Fahrrinnenanpassungen beigetragen hätten. Die indirekten Auswirkungen (z. B. Verlandung der Seitenbereiche, Veränderung der Strömungsgeschwindigkeiten, Beeinträchtigungen der Gewässergüte) seien nie als erheblich eingestuft worden. Das Ökosystem sei bereits nachhaltig verändert, und die Regenerationsfähigkeit werde sich weiter verschlechtern, da zum Beispiel die Tendenz der Verlandung der Seitenbereiche zunehmen würde. Aus ihrer Sicht stelle die Verlandung der Nebenbereiche ein Kernproblem dar. Sie ist der Meinung, dass mit den im LBP vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen die Eingriffe nicht vollständig kompensiert würden.

So würde sich beispielsweise der Lebensraum für Fische weiter verschlechtern, ähnlich gelte dies auch für den Sauerstoffhaushalt. Man mache hier wieder die gleichen Fehler wie an der Ems.

Die Maßnahme Schwarztonnensand sei nicht ausreichend, um das aus dem Gleichgewicht geratene Ökosystem langfristig zu stabilisieren.

Es gelte insgesamt die Hydrologie und Morphologie des Gesamtsystems wieder zu verbessern. Geeignete Maßnahmen wären hier zum Beispiel der Wiederanschluss anderer Gewässersysteme an die Elbe, die eine Selbstregulation möglich machen würden. Sie stellt in diesem Zusammenhang die Frage an den TdV, wie verhindert werden solle, dass sich das System nicht weiter verschlechtere.

Hierzu erwiderte **Herr Oellerich**, es sei unstrittig, dass es zu Veränderungen im Ästuar gekommen sei. Allerdings sei hierbei zu beachten, dass neben den in der Vergangenheit bereits durchgeführten Fahrrinnenanpassungen auch andere Maßnahmen wie zum Beispiel Hochwasserschutzmaßnahmen ihren Beitrag zu Veränderungen geleistet hätten. Die Aufgabe des TdV sei es nachzuweisen, ob die hier beantragte Maßnahme erhebliche Auswirkungen auf die Schutzgüter habe und für diesen Fall entsprechende Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorzusehen.

Herr Osterwald erläutert, dass **Herr Dr. Heyer** in den Gutachten der BAW die Sedimentationsraten in den Nebelben in Höhe mit einer Zunahme von unter 10% beziffere. Gleichwohl würden in den Gutachten auch Sedimentationsabnahmen von ca. 10 % in der Hahnöfer Nebelbe beschrieben. Diesen Trend würde man mit der Maßnahme Schwarztonnensand weiterbearbeiten.

Herr Wolters erläutert, dass die genannten Aspekte in der UVU bearbeitet worden seien. Er weist jedoch darauf hin, dass die prognostizierten Auswirkungen nicht LBP-relevant seien. Im Übrigen würde es seit 1960 eine nachweisbare Verlandung der Schwarztonnensander Nebelbe geben. Die vorhandene Wattbarre verstärke die Sedimentation. Die Schwarztonnensander Nebelbe sei als Ausgleichs- und Ersatzmaßnahme sehr gut geeignet. Man müsse sich in diesem Zusammenhang von Biotopwerten lösen und das hier entwickelte Leitbild für die weitere Betrachtung heranziehen.

Frau Hansen stellt die Frage an den TdV, in welchen Zeiträumen die zukünftigen Unterhaltungsbaggerungen durchzuführen seien.

Herr Wolters führt als Beispiel die Hahnöfer Nebelbe an, in der ständige Unterhaltungsbaggerungen stattfänden. Dies dürfe natürlich bei der Maßnahme Schwarztonnensander Nebelbe nicht passieren. Nach BAW-Untersuchungen seien in der Worst-Case-Betrachtung maximal alle drei Jahre Pflegebaggerungen erforderlich, wobei die Baggermaßnahmen lediglich auf 50% der Fläche durchgeführt werden müssten.

Frau Claus stellt klar, dass der WWF die Maßnahme zur Schwarztonnensander Nebelbe nicht akzeptiere. Es müsse vielmehr das Ziel sein, das System der Elbe soweit zu verbessern, dass zukünftig nicht mehr gebaggert werden müsse. Die Maßnahme Schwarztonnensander Nebelbe stelle jedoch einen permanenten Eingriff dar und sei keine einmalige Maßnahme.

Weiterhin bestehe aus ihrer Sicht Klärungsbedarf zu den Sedimentationsraten in den Nebelben.

Herr Neumann (WSA HH, Beweissicherung) gibt einen Überblick über die Ergebnisse der Beweissicherung der letzten Fahrrinnenanpassung. Danach zeige die Auswertung der Peildaten mit Ausnahme im Bereich Wischhafen keine Zunahme der Verschlickung der Nebelben.

Herr Herr (IBL, TdV) zitiert in diesem Zusammenhang den Beweissicherungsbericht 2006 aus Dezember 2007, der im Ergebnis zeige, dass ausbaubedingte Folgen in den Nebelben nicht erkennbar seien. Auch die Untersuchung von Kappenberg/Fanger im Auftrag der HPA verdeutliche, dass andere Faktoren (wie z. B. Windverhältnisse und Oberwasser) für Veränderungen des Sedimentations- und Erosionsgeschehens in den Nebelben maßgeblich seien.

Frau Hansen befragt den TdV zum aktuellen Sachstand hinsichtlich der Suchräume für Kompensationsmaßnahmen und wann mit den Unterlagen zu rechnen sei.

Herr Wolters erläutert, dass zurzeit intensiv am Ergänzungs-LBP gearbeitet werde. So werde in Abstimmung mit der BSU aktuell die Maßnahme Prielerweiterung Zollenspieker oberhalb Hamburgs geplant. Ebenso gebe es Planungen im Landkreis Stade, nach denen das Wetternsystem im Alten Land ausgeweitet und an die Nebenflüsse angeschlossen werden solle, um das Gewässerökosystem in diesem Bereich insgesamt zu verbessern.

Auch gebe es Überlegungen, Maßnahmen im Ufervorland im Bereich der Stör umzusetzen. Die Untersuchungen zum Ergänzungs-LBP sollen im Herbst 2009 abgeschlossen sein.

Frau Hansen bittet Herrn Neumann, einen Kurzvortrag zu den Ergebnissen der Beweissicherung aus der letzten Fahrrinnenanpassung zu halten.

Herr Osterwald weist ausdrücklich darauf hin, dass der TdV keine Ergebnisse der Beweissicherung aus der alten Fahrrinnenanpassung präsentieren möchte, da diese nicht die Grundlage für die aktuelle Fahrrinnenanpassung sei. Auf Anforderung der Anhörungsbehörde würde er jedoch gerne einen entsprechenden Beitrag dazu leisten.

Herr Neumann beschreibt die topographische Entwicklung der Nebelben am Beispiel der Schwarztonnensander Nebelbe. Über den Zeitraum von 1998 bis 2006 seien jährlich Daten erfasst worden. Im Ergebnis zeigen sich in diesen Bereichen erhebliche Fluktuationen, so dass es zeitweise sogar zu Erosionen komme.

Nach Ansicht von **Frau Claus** müsste auf der Grundlage dieser Ergebnisse dann in diesen Bereichen gar nicht mehr gebaggert werden. Diesem Einwand widerspricht **Herr Osterwald**. Die Ergebnisse ließen nicht den Schluss zu, dass die Baggerungen überflüssig seien, vielmehr sei eine Initialbaggerung sowie Pflegebaggerungen zur Aufrechterhaltung der ständigen Durchströmung der Schwarztonnensander Nebelbe erforderlich. Insgesamt stelle diese Maßnahme eine hervorragende Kompensationsmaßnahme dar.

Frau Völkers gibt den Hinweis, dass im Dwarsloch eine sehr starke Verschlickung stattgefunden hätte. Ergänzend weist **Frau Claus** auch auf die massiven Probleme der

Verschlickung der Sportboothäfen hin und erwähnt wiederholt die dramatische Verschlickung der Nebelbe.

Herr Feldt weist nachdrücklich darauf hin, dass der LBP als Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen vollständig sein müsse. Die Rechtsauffassung des TdVs werde nicht geteilt.

Er erläutert anhand des §18 Abs. 1 BNatSchG, was unter einem Eingriff zu verstehen sei und zitiert dazu auch das Bundeswasserstraßengesetz. Aus seiner Sicht bestünden erhebliche Defizite bei der Behandlung von Grund und Boden im LBP. Nach den Planunterlagen gebe es rund 2.800 ha Baggerfläche. Es könne nicht nachvollzogen werden, warum die Baggerungen in diesen Bereichen als unerheblich in ihren Auswirkungen angesehen werden. Es sei hier eine Differenzierung in drei unterschiedliche Bewertungsbereiche (Flächen mit erstmaligen, zeitweisen und dauerhaften Baggerungen) vorzunehmen. Es handele sich hier um Eingriffe, die entsprechend ausgeglichen werden müssten.

Des Weiteren sei darauf hinzuweisen, dass die Kompensationsmaßnahme Schwarztonnensander Nebelbe in einem bestehenden Naturschutz- und EU-Vogelschutzgebiet vorgenommen werden soll. Dies sei äußerst fragwürdig, da durch die Kompensationsmaßnahme die vorhandenen Biotoptypen verändert würden, was aus seiner Sicht nicht statthaft sei. Insgesamt werde der ökologische Nutzen der Ersatzmaßnahme in Zweifel gezogen, eine Ansicht, die auch von dem Bundesamt für Naturschutz (BfN) geteilt werde.

Nach Ansicht des BUND sollte die Maßnahme Schwarztonnensander Nebelbe daher gestrichen werden. In diesem Fall gebe es allerdings nur noch die Suchräume, für die noch keine Kompensationsmaßnahmen vorgesehen seien. Aus seiner Sicht sei der LBP im Verfahren jedoch unverzichtbar und die Kompensationsmaßnahmen zeitnah und in räumlicher Nähe umzusetzen. Die Realisierbarkeit der Maßnahmen müsse nachgewiesen werden.

Er stellt den Antrag, den gesamten Eingriffskomplex in einem vollständigen LBP abzuarbeiten. Das Verfahren dürfe solange nicht abgeschlossen werden. Die hieraus entstehenden zeitlichen Verzögerungen habe der TdV selbst verschuldet. Bereits mit Antragstellung beim BMV im Jahre 2002 hätte man sich um die notwendigen Kompensationsmaßnahmen kümmern können. Dieses Versäumnis dürfe nicht auf Kosten der Umwelt gehen.

Frau Hansen antwortet, dass die Frage durch die PFB zu klären sei, ob ein Teil des Ausgleiches in diesem Beschluss vorbehalten würde, um ihn dann möglicherweise in einem Änderungsbeschluss abzuarbeiten.

Sie möchte vom TdV wissen, warum für die angegebenen 2.800 ha Flächenbedarf keine Differenzierung - in erstmals, unregelmäßig oder regelmäßig zu unterhaltende Flächen - stattgefunden habe.

Weiterhin bestünde aus ihrer Sicht Erläuterungsbedarf, warum trotz der Rechtsprechung zur Haseldorfer Marsch der TdV davon ausgehe, dass eine naturschutzfachliche Aufwertung der Schwarztonnensander Nebelbe möglich sei.

Herr Wolters führt aus, dass die Kompensationsmaßnahme Schwarztonnensander Nebelalbe den Schutzzweck entsprechend § 3 der SchutzgebietsVO stütze und außerdem keinen Widerspruch zu den FFH-Erhaltungszielen darstelle. Darüber hinaus verdeutlicht er, dass es im Bereich der Elbe bereits so gut wie keine Bereiche mehr gebe, die nicht unter Schutz gestellt worden seien. Er erläutert weiter, dass die Unterwasserböden nach § 2 BBodSchG zu den Sedimenten zählen würden und damit zu dem Wasserkörper gehörten. Außerdem merkt er an, dass in den Unterlagen alle Bereiche, in denen gebaggert werde und die nicht der Fahrrinne zuzuordnen seien, als erhebliche Beeinträchtigung bewertet worden seien.

Herr Feldt bemängelt die eingeschränkte Handhabe des Begriffes „Eingriff“ durch die Gutachter. Es sei vermessen, hier die Grundsätze des BfN nicht zu berücksichtigen. Dies verdeutliche, dass die Gutachter interessengeleitet wären. Der Boden sei auf jeden Fall eingriffsrelevant.

Eine Kompensationsmaßnahme, die einer dauerhaften Unterhaltung unterliege, sei keine sinnvolle Maßnahme. Es gebe genügend andere Kompensationsmaßnahmen, wie sie zum Beispiel im Tideelbekonzept beschrieben worden seien (z. B. Rückdeichungen).

Frau Hansen nimmt diese Hinweise zur Kenntnis.

Nach Ansicht von **Frau Konermann**, würde der Eingriff in den Unterlagen negiert.

Herr Feldt stellt den Antrag, einen vollständigen LBP mit allen erforderlichen A+E-Maßnahmen zur Einsicht und Stellungnahme den Naturschutzverbänden vorzulegen (vgl. Antrag Nr. 12).

TOP 5 Einwendungen zur FFH-Verträglichkeit

TOP 5.1 Gebietsschutz

Herr Seidel eröffnet die Verhandlung erneut um 11:25 Uhr, ruft den TOP 5 auf und erteilt Herrn Garrels das Wort.

Herr Garrels fasst im Folgenden die wesentlichen Kritikpunkte zusammen. Er weist darauf hin, dass es sich auch bei der FFH-Verträglichkeitsstudie um eine völlige Neufassung handele.

Frau Konermann fragt, aus welchem Anlass die FFH-Studie neu verfasst worden sei und wer dies veranlasst hätte.

Hierzu erwidert **Herr RA Dr. Reidt**, dass dies eine Entscheidung des TdV aufgrund aktueller neuer Rechtsprechung des BVerwG gewesen sei.

Frau Konermann kann sich nicht vorstellen, dass dies der alleinige Grund für die Neuerstellung sei. Aus ihrer Sicht fehlten in der ersten Fassung sämtliche Angaben in quantitativer Art.

Herr Garrels ergänzt, dass neben dem Gerichtsurteil zur Westumfahrung Halle auch die Kritik an der ersten Fassung durch TÖBs und Umweltverbände zu einer Überarbeitung der Unterlagen geführt hätten.

Herr Feldt konstatiert, dass gegenüber den ersten Unterlagen ein Fortschritt erkennbar sei. Gleichwohl seien zahlreiche Punkte noch nicht zufriedenstellend gelöst. So würden beispielsweise die Artenschutzlisten hinsichtlich der Beurteilung nicht ausreichend weiterhelfen, da nicht erkennbar sei, wo die wertbestimmenden Arten in den Schutzgebieten tatsächlich vorkämen. Ohne diese Grundlagen könne jedoch keine FFH-Verträglichkeitsprüfung durchgeführt werden. Erhebliche Beeinträchtigungen könnten letztlich nicht sicher ausgeschlossen werden, was auch von anderen Einwendern ähnlich gesehen werde.

Frau Konermann verweist auf ihren Antrag, einen externen Gutachter einzuschalten (vgl. Antrag Nr. 09). Sie sieht die Neufassung der FFH-Verträglichkeitsstudie als nicht ausreichend an. Sie gibt im Folgenden die wesentlichen Kritikpunkte der WWF-Einwendung wieder und erklärt, dass die Planunterlagen einer Nachbearbeitung bedürfen.

Herr Garrels möchte wissen, welche Arten Frau Konermann in Ihrer Stellungnahme als charakteristische Arten bezeichnet.

Frau Konermann antwortet, dies seien charakteristische Makrozoobenthosgemeinschaften des Gewässergrundes.

Man müsse sich mit dem Erhaltungszustand C (nicht günstiger Erhaltungszustand) auseinandersetzen. Das Ziel der Wiederherstellung sei erheblich beeinträchtigt.

Frau Völkers kann die Erheblichkeitsschwelle, die angesetzt wird, nicht nachvollziehen. Auch die Vorbelastung werde nicht genau definiert, die nach ihrer Ansicht jedoch ebenfalls mit in die Summationsbetrachtung einbezogen werden sollte.

Weiterhin bestünden aus ihrer Sicht keinerlei Zweifel daran, dass einzelne Fischarten durch den Saugvorgang der Baggerarbeiten getötet würden. Eine Worst-Case-Betrachtung zu diesen Auswirkungen fehle allerdings in den Unterlagen.

Eine weitere Lücke in den Unterlagen beträfe die schiffsbedingten Emissionen. Die Auswirkungen der Schiffsabgase auf die Lebensraumtypen im Ästuar seien nicht betrachtet worden. Untersuchungen von Dornier zeigten die sehr hohe Belastung des

Unterelementen durch den Schiffsverkehr auf. Diese Belastungen nähmen durch den zukünftig erhöhten Schiffsverkehr weiter zu.

Herr Garrels bittet den TdV um Sachaufklärung hinsichtlich der Wirkung des Hopperbaggereinsatzes auf die Stabilität des Fischbestandes.

Frau Wiezorka (IBL, TdV) erläutert hierzu, dass die Kenntnislücken in den Unterlagen dargestellt worden seien. Eine Schädigung einzelner Individuen könne in geringem Ausmaß nicht ausgeschlossen werden. Dies führe allerdings nicht zu einer negativen Bestandsveränderung der Fischfauna. Eine Worst-Case-Betrachtung sei sehr wohl durchgeführt worden.

Frau Konermann sieht entgegen den Prognosen des Umweltgutachters erhebliche Beeinträchtigungen. Sie stellt daher den Antrag, die Entwicklung der Fischpopulationen im Rahmen eines Beweissicherungsverfahrens zu beobachten (vgl. Antrag Nr. 14). Der Planfeststellungsbeschluss solle mit dem Vorbehalt des Widerrufs erteilt werden.

Auf der Grundlage der BAW-Prognosen seien großräumige Auswirkungen von rd. 20 km Länge in der Tideelbe zu erwarten. **Frau Claus** stellt daher zwei weitere Anträge. Es sei erstens ein Sauerstoffhaushalts-Monitoring durchzuführen und zweitens seien die Sedimentationsraten in den Nebeneiben im Rahmen eines Monitorings zu erfassen (vgl. Anträge Nrn. 15 und 16).

Die Verhandlungsleitung bittet die Anträge schriftlich einzureichen.

Herr Feldt knüpft noch einmal an den Einwand der schiffsbedingten Schadstoffemissionen in FFH-Gebieten von **Frau Völkers** an und verweist in diesem Zusammenhang auf ein aktuelles Urteil aus Nordrhein-Westfalen zu Kraftwerksplanungen. Auch aus Sicht des EuGH seien Luftschadstoffemissionen durchaus zu untersuchen. Bei den Schiffen handele es sich um legale Müllverbrennungsanlagen, da sie insbesondere Schweröl verbrennen würden. Insgesamt gebe es hier große Kenntnislücken, so dass die Frage der Schadstoffbelastung nicht vernachlässigt werden dürfe.

Des Weiteren weist **Herr Feldt** darauf hin, dass die letzte Fahrrinnenanpassung in den Betrachtungen nicht ausgeklammert werden dürfe. Ihm sei zwar bewusst, dass die Erstellung exakter quantifizierbarer Aussagen schwierig sei und Prognoseunsicherheiten aufgrund des komplexen Systems der Tideelbe bestünden. Gleichwohl sei eine zusammenfassende kumulative Betrachtung aller Vorhaben erforderlich. Hierzu gehöre auch die fachliche Auseinandersetzung mit dem Wärmelastplan. Da erhebliche Beeinträchtigungen nicht ausgeschlossen werden könnten, sei eine Worst-Case-Betrachtung durchzuführen. Insbesondere die Auswirkungen auf Natura 2000-Gebiete seien hier zu untersuchen, da das Einwirkungspotential durch die geplante Maßnahme signifikant sei.

Auf Nachfrage von **Herrn Garrels**, welche Arten möglicherweise besonders beeinträchtigt würden, entgegnet **Herr Feldt**, dass das gesamte Spektrum der Flora und insbesondere des Schierlings-Wasserfenchel betroffen seien. Eigentlich sehe er diese Konkretisierung jedoch als Aufgabe des TdVs, da dieser den Untersuchungsauftrag habe.

Frau Völkers weist darauf hin, dass der Sauerstoffgehalt der Elbe nach jeder Vertiefung weiter gesunken sei. Insbesondere nach der letzten Elbvertiefung hätten die Tage mit Sauerstoffdefiziten weiter zugenommen. Sie befürchtet darüber hinaus eine weitere Verschlechterung durch die geplanten Kraftwerksprojekte und fordert daher, eine Summationsbetrachtung von Elbvertiefung und Kraftwerksplanungen durchzuführen.

Frau Konermann merkt an, dass für die Beurteilung der Auswirkungen die Änderungen der Tidekennwerte relevant seien. Die Auswirkungen der Bauphase seien in diesem Zusammenhang nicht ausreichend berücksichtigt worden. Das BAW-Modell betrachte nur den statischen Zustand. Es sei davon auszugehen, dass zuerst die Ausbaubaggermaßnahmen und danach erst die strombaulichen Maßnahmen realisiert würden. Dadurch seien andere Auswirkungen in der Bauphase zu erwarten, da das Material sehr schnell suspendiere. Ungeklärt sei auch die Frage, was der „Düseneffekt“ der Medemrinne während der Bauphase bewirke.

Herr Garrels bittet den TdV um Sachaufklärung, ob es richtig sei, dass zunächst die Vertiefungsmaßnahmen und erst danach die Strombaumaßnahmen realisiert würden.

Hierzu entgegnet **Herr Osterwald**, dass in der Unterlage B.2 unter Kap. 3.5 auf der Seite 60 der vorgesehene Bauablauf detailliert beschrieben werde. Es sei vorgesehen, vorrangig mit dem Bau der UWAs zu beginnen. Das hierfür verwendete Material werde an nautisch besonders neuralgischen Stellen der Fahrrinne entnommen, um bereits frühzeitig Verbesserungen für die Schifffahrt zu erreichen.

Aus Sicht von **Herrn Feldt** ist das in der FFH-Verträglichkeitsstudie angewandte Bewertungsverfahren fragwürdig. So seien die verwendeten Begriffe, wie z. B. „mittelräumig“ oder „großräumig“, willkürlich gewählt. Auch den Begriff der „Erheblichkeitsschwelle“ gebe es nicht. Des Weiteren hätten die Gutachter zwar die LANA-Studie zu dieser Thematik erwähnt, jedoch nicht angewendet.

Ebenfalls sei das Unfallrisiko durch den Schiffsverkehr auf FFH-Gebiete nicht näher betrachtet worden. Hier bestehe ein hohes Risikopotential, so dass die Frage der potentiellen Auswirkungen auf die Schutzgebiete im weiteren Verfahren zu klären sei.

Frau Claus verweist auf die Konflikte zwischen den Natura 2000-Gebieten und dem Hamburger Hafen, die auch in einem Positionspapier des WWF dargestellt worden seien. Danach sei zunächst eine Analyse des Ist-Zustandes durchzuführen und entsprechender Handlungsbedarf aus ökologischer Sicht darzustellen. Zielsetzung sollte

sein, die Tideelbe so weit zu verbessern, dass am Ende der ökologische Zustand besser sei, als die heutige Situation. Die Regenerationsfähigkeit sei in einem stabilen System wesentlich besser und könnte auch einen Eingriff eher verkraften. Auch eine Überkompensation könne hier möglicherweise einen wichtigen Beitrag zur Stabilisierung des Systems leisten.

Hierauf gibt **Herr Garrels** zu bedenken, dass der TdV bereits über das Stadium der Vorplanung hinaus sei und seine Vorstellungen zur Kompensation Bestandteil des Genehmigungsverfahrens seien.

Frau Claus stellt noch einmal zusammenfassend fest, dass die Belange des Naturschutzes nicht ausreichend in den Antragsunterlagen berücksichtigt worden seien.

Herr Feldt kritisiert die Behandlung der allgemeinen Seehafenentwicklung. Es werde wieder versäumt, eine strategisch vorausschauende Planung vorzunehmen, welche die gesamte Entwicklung der norddeutschen Häfen betrachte.

Dies sei ein Ergebnis einer EU-Arbeitsgruppe. So gebe es für dieses Verfahren nur schwer eine Lösung für das Problem, Gerichte würden später darüber entscheiden müssen.

Außerdem führt er die LANA-Empfehlung an, in dem es um die Tendenzaussagen zur Bestimmung der Erheblichkeit von Beeinträchtigungen gehe. Man sehe bereits an der Überschrift, dass es keine definierte Schwelle der Erheblichkeit gebe.

Auf Nachfrage von **Herrn Garrels**, gibt **Herr Feldt** den genauen Titel: „Empfehlungen der LANA zur Anforderung an die Prüfung der Erheblichkeit von Beeinträchtigten der Natura 2000-Gebiete gemäß § 34 Bundesnaturschutzgesetz im Rahmen einer FFH-Verträglichkeitsprüfung“ an. Er vermutet, dass das Veröffentlichungsjahr 2004 gewesen sei und gibt an, dass die Unterlagen auch im Internet auf den LANA-Seiten zu finden seien.

Herr Feldt zitiert aus diesem LANA-Papier Kapitel 2.4.2, Buchstabe A, in dem der Begriff „Erheblichkeit“ beschrieben sei. Aus seiner Sicht würden die aufgezählten Beispiele (Anzahl von Einwirkungen, Flächenanteil der Einwirkungen, betroffene charakteristische Arten, Häufigkeit der Wechselwirkungen, bereits vorhandene Beeinträchtigungen) zeigen, dass hier der Tatbestand der Erheblichkeit erfüllt sei. Fachleute hätten demnach eine andere Auffassung als der TdV.

Herr Feldt präsentiert ein Beispiel aus den Antragsunterlagen zum Jade-Weser-Port. Auf der Seite 552 könne man erkennen, dass der Umweltgutachter IBL beim Projekt Jade-Weser-Port andere fachliche Maßstäbe angelegt hätte, als im Elbeverfahren. Es sei aus Sicht des BUND nicht nachvollziehbar, warum der Gutachter im Elbe-Projekt keine Brutvogelkartierungen durchgeführt habe. Dieser Widerspruch sei fachlich aufzuklären.

Herr RA Dr. Reidt weist darauf hin, dass das Projekt Jade-Weser-Port nicht Gegenstand des hiesigen Planfeststellungsverfahrens sei. Auch **Herr Herr** hält den Vergleich

zum Vorgehen beim Jade-Weser-Port nicht für zielführend, da dies ein gänzlich anderes Vorhaben sei. Die Brutvogelkartierung beim Jade-Weser-Port sei seinerzeit ausdrücklich Auftragsgegenstand gewesen.

Herr Feldt verdeutlicht noch einmal, dass aus fachlicher Sicht die Notwendigkeit gesehen werde, entsprechende Brutvogelkartierungen an der Elbe durchzuführen, da diese für eine europarechtliche Prüfung relevant seien. Es sei nicht nachvollziehbar, warum dies insbesondere in den betroffenen EU-Vogelschutzgebieten versäumt worden sei. Die Unterlagen zur Fahrrinnenanpassung entsprächen nicht den fachlich-rechtlichen Anforderungen. Eine FFH-Verträglichkeitsprüfung sei mit den vorliegenden Unterlagen nicht möglich.

Frau RA Dr. Leppin (PFB) bittet darum, sich wieder auf das zu erörternde Verfahren zu konzentrieren.

Herr Feldt führt noch einmal aus, dass der vorgebrachte Ausschnitt aus dem Projekt Jade-Weser-Port lediglich ein Beispiel dafür sein sollte, warum die vorliegenden Antragsunterlagen nicht den fachlich-rechtlichen Anforderungen genügten. Eine saubere FFH-Verträglichkeitsprüfung sei daher nicht möglich.

Herr Hielscher (IBL, TdV) erläutert für den TdV, warum im Rahmen der Fahrrinnenanpassung keine Brutvogelkartierungen durchgeführt worden seien. Als Grund nennt er die vorliegende Datenbasis für das Untersuchungsgebiet. Über einen Zeitraum von mehreren Jahren lägen Datenreihen zu Brutvögeln vor. Beim Jade-Weser-Port sei dies nicht der Fall gewesen. Im Übrigen sei eine kartographische Darstellung weniger aussagekräftig, als eine tabellarische Übersicht, da die Brutvögel nicht jedes Jahr an derselben Stelle brüten würden. Eine tabellarische Darstellung über mehrere Jahre sei somit fachlich wesentlich exakter und aussagekräftiger.

Herr Garrels führt hierzu aus, dass die Untersuchungsmethoden nicht normativ festgelegt seien. Er verweist auf ein aktuelles Urteil aus März 2009 zur Untersuchungstiefe – diese hänge von den naturräumlichen Gegebenheiten im Einzelnen ab. Daher könne man keine 1:1-Übertragung vom Vorhaben Jade-Weser-Port auf die geplante Elbvertiefung vornehmen. Es sei in jedem Fall eine Einzelfallbetrachtung erforderlich.

Zu den Ausführungen von Herrn Hielscher wendet **Herr Feldt** ein, dass die vorliegende Datenbasis nicht ausreichend sei und daher Kartierungen in wertvollen Bereichen für sinnvoll und erforderlich gehalten werden. Er bittet die Planfeststellungsbehörde darum, sich zu dieser Thematik fachlich beraten zu lassen.

Die Erörterung zum TOP 5.1 wird abgeschlossen.

TOP 5.2 Artenschutz

Herr Garrels fasst im Folgenden die Einwendungen und Stellungnahmen zusammen. Auch hier wird darauf hingewiesen, dass es sich bei der vorliegenden Unterlage um eine Neufassung handelt.

Herr Feldt leitet seine Ausführungen mit der Bemerkung ein, dass sich in der Artenschutzbetrachtung Lücken befänden. Zwar seien einige Arten zufriedenstellend bearbeitet worden, andere Arten wiederum unzureichend oder sogar gar nicht. Daher könne es nicht sein, dass in den Unterlagen von einer Unerheblichkeit der Maßnahme gesprochen werde.

Hierauf entgegnet **Herr RA Dr. Reidt**, dass alle relevanten Arten untersucht worden seien und verweist auf die entsprechende Unterlage. **Herr Feldt** müsse schon konkretere Angaben machen bzw. Arten nennen, die aus seiner Sicht nicht betrachtet worden seien.

Anstelle von **Herrn Feldt** nennt **Frau Claus** verschiedene Großmuschelarten (z. B. Malermuschel, Schwanenmuschel), die im Untersuchungsgebiet vorkämen und in den Untersuchungen eigentlich hätten berücksichtigt werden müssen. Durch die prognostizierten morphologischen Veränderungen würden diese Arten zukünftig beeinträchtigt.

Herr Wolters entgegnet hierauf, dass die Umweltgutachter keinerlei Hinweise auf das Vorkommen von Großmuscheln im Wirkraum gehabt hätten und bittet daher den WWF um entsprechende Hinweise, um die Angaben überprüfen zu können.

Frau Claus verweist in diesem Zusammenhang auf die schriftliche Stellungnahme von NABU und WWF.

Nach Ansicht von **Herrn Feldt** seien die Muschelbestände zu kartieren. Er bemängelt die unzureichende Abarbeitung der Stellungnahmen durch den TdV. So habe das BfN bereits in seiner Stellungnahme vom 26. November 2008 auf Seite 10 darauf hingewiesen, dass die Arten nicht kartiert worden seien. Auch auf die Stellungnahme auf Seite 12 sei nicht eingegangen worden.

Herr Garrels bittet den WWF um Sachaufklärung, ob es konkrete Hinweise auf das Vorkommen von Großmuscheln gebe.

Frau Claus zitiert aus der gemeinsamen Stellungnahme von NABU und WWF vom 20. November 2008. Danach seien 3 Arten im Gebiet rezent nachgewiesen. Die limnischen Großmuscheln seien geschützt und daher in den Untersuchungen zu berücksichtigen.

Herr Garrels sichert eine entsprechende Prüfung zu.

Frau Völkers fragt, warum die Finte und der Nordseeschnäpel als nicht untersuchungsrelevant angesehen worden seien. Einzelne Individuen beider Arten würden durch die Baggermaßnahmen getötet. Dies sei nicht vereinbar mit Artikel 12 Abs. 1 der FFH-Richtlinie. Es müsse daher eine Nachprüfung vorgenommen werden.

Zu den Vögeln führt **Herr Feldt** aus, dass den von den Gutachtern vorgesehenen Vergrämnungsmaßnahmen als Vermeidungs-/Minderungsmaßnahmen nicht zugestimmt werden könne. Durch diese Maßnahme würden wichtige Teillebensräume wegfallen und entsprechende Ersatzlebensräume in räumlicher Nähe und Qualität seien nicht vorhanden. So würden letztlich immer weniger geeignete Lebensräume zur Verfügung stehen. Aufgrund des hohen Populationsdruckes funktioniere daher die „Ausweichphilosophie“ des Gutachters nicht.

Des Weiteren sei die Einschätzung des Gutachters, kurzzeitige Auswirkungen seien unerheblich, rechtlich nicht gestützt.

Herr Garrels bittet den TdV um Erläuterung der Eingrenzung der Population, exemplarisch an einer lokalen Vogelart.

Herr Wolters erläutert am Beispiel des Neuntöters die gewählte Vorgehensweise des Gutachters. So habe auf der Insel Pagensand nach Untersuchungen des NABU (Herr Eimer) 2008 ein Brutvogelpaar des Neuntöters im Bereich des Spülfeldes kartiert werden können. Zwar werde maßnahmenbedingt die Lebensstätte des Neuntöters beseitigt, es stünden allerdings weiterhin ausreichende Habitatstrukturen auf Pagensand zur Verfügung, so dass auch zukünftig der Neuntöter auf Pagensand brüten könne.

Die vorgesehene Baufeldräumung werde im Vorfeld der Maßnahme durchgeführt, um Gelegeverluste und damit Tötungsverluste zu vermeiden. Die betroffenen Vogelarten könnten somit ausweichen.

Es sei richtig, so **Herr Feldt**, dass eine Gelegezerstörung den Tötungstatbestand nach BNatSchG erfülle. Eine Vergrämnung sei allerdings als genauso schlimm zu bewerten, da ein wertvolles Brutgebiet beeinträchtigt werde. Auch der mögliche komplette Entfall als Brutgebiet müsse in den Unterlagen bewertet werden. Nach seiner Ansicht werde in den Unterlagen die Erheblichkeit weggeneralisiert.

Frau Claus wendet ein, dass nach ihren Informationen 6 Brutpaare des Neuntöters auf Pagensand vorkämen, von denen allein 3 Brutpaare durch die Maßnahme baubedingt vergrämt würden.

Herr Wolters macht noch einmal deutlich, dass man die Daten des NABU aus dem Jahr 2008 verwendet habe, die jedoch nur 1 Brutnachweis für den Neuntöter auf Pagensand erbracht hätten.

Herr Garrels sichert eine Überprüfung und rechtliche Bewertung zu.

Frau Völkers stellt die Frage, warum für Rastvögel ein 500-m-Radius und für Brutvögel lediglich ein 300-m-Radius festgelegt worden sei.

Herr Wolters weist ergänzend darauf hin, dass es durchaus noch weitere Differenzierungen gebe. So sei beim Großen Brachvogel ein Radius von 400 m festgelegt worden und beim Seeadler betrage der Abstand 550 m.

Herr Hielscher beantwortet die Frage von Frau Völkers dahingehend, dass Rastvögel wesentlich empfindlicher als Brutvögel auf Störungen reagieren würden, so dass die Fluchtdistanzen bei rastenden Vögeln wesentlich größer seien, als zu den Brutzeiten. Außerdem spiele die Biologie der betroffenen Vogelart eine wichtige Rolle bei der Festlegung von „Pufferzonen“.

Da keine Wortmeldungen zu dem Thema Artenschutz mehr vorliegen, schließt **Herr Garrels** den TOP und unterbricht die Verhandlung für eine Mittagspause von 13:07 Uhr bis ca. 14:30 Uhr.

TOP 6 Bedarfsbegründung

TOP 6.1 Technische Notwendigkeit

Herr Seidel eröffnet die Verhandlung erneut und fasst die wesentlichen Einwendungen und Stellungnahmen zum TOP 6.1 zusammen.

Auf die Frage nach ergänzenden Anmerkungen, meldet sich zunächst niemand. Herr Seidel bittet den TdV um Ergänzung und Erläuterung, warum der Ausbau technisch notwendig sei.

Herr Oellerich antwortet, der Bedarf sei gegeben, da die Reeder mit ihren Schiffen die tideabhängigen Fahrten meiden würden. Auch wenn in der letzten Zeit der tideabhängige Verkehr zugenommen habe, spiele er doch eine untergeordnete Rolle. Ab 12,5 m Tiefgang komme man in den Bereich der Tideabhängigkeit hinein, hierum gehe es. Die Reeder hätten Zeitpläne einzuhalten. Der tideabhängige Verkehr sei schlecht berechenbar, da er von vielen verschiedenen Faktoren (Meteorologie etc.) abhängt und somit ein Risiko für zeitgebundene Geschäfte sei. Wartezeiten sollten vermieden werden.

Herr Feldt erwidert, dass aber nur sehr wenige Schiffe mit einem Tiefgang ab 14 m den Hamburger Hafen anlaufen würden. Außerdem seien Wartezeiten durchaus üblich, hierzu seien differenzierte Daten erforderlich. Das Reederverhalten sei bekannt, „Zeit ist Geld“, aber das sollte man anhand von Daten auch unterlegen.

Herr Oellerich erwidert, die 14,50 m seien für das tide-abgehende Intervall relevant. Einlaufend könne natürlich der Tiefgang auf der Flutwelle höher sein.

Frau Völkers kritisiert, dass die vom TdV gewählte Darstellung - nämlich die prozentuale Zunahme der Schiffspassagen innerhalb der einzelnen Tiefgangsklassen - nicht sehr aussagekräftig sei. Der Anzahl der Schiffe mit >13,5 m Tiefgang müsste die absolute Anzahl der auf der Nordsee verkehrenden Schiffe dagegengesetzt werden.

Herr Oellerich erläutert an einer Folie zu den Tiefgangsklassen (TGK), dass Schiffe der TGK 14-14,5 m im Hamburger Hafen bereits abgefertigt würden. Hier habe es eine erhebliche Zunahme (um 205 %) von 2000 bis 2006 gegeben.

Herr Feldt stellt in Frage, ob ein Ausbaubedarf für 14,50 m tiefgehende Schiffe überhaupt bestehe, denn nicht der Konstruktionstiefgang, sondern der tatsächlich Ladungstiefgang sei für die Bedarfsfrage entscheidend. Er möchte wissen, wann ein solches Schiff die Elbe tatsächlich befahren hat.

Herr Oellerich antwortet, wegen der nicht ausreichenden Fahrwassertiefe seien dies bis heute eher seltene Ereignisse.

Herr Feldt insistiert und möchte genaue Zahlen wissen. Seiner Kenntnis nach habe 2006 und 2007 kein Schiff mit einem tatsächlichen Tiefgang von 14,5 m den Hamburger Hafen angelaufen, 2008 nur eins. Er beantragt, dass die Schiffszahlen um die 14,50-m-Tiefgangsklasse nochmals aktualisiert werden.

Herr Osterwald macht anhand von Folien weitere Ausführungen zur Umschlagsentwicklung im Hamburger Hafen (Prognose 2015) und der damit verbundenen Schiffsgrößenentwicklung.

Herr Seidel bittet darum, die Folien der Planfeststellungsbehörde zur Verfügung zu stellen.

Herr Feldt möchte genauere Angaben über die realen Tiefgänge. Der Vortrag von **Herrn Osterwald** beziehe sich nur auf Konstruktionstiefgänge. Er bezweifelt weiterhin die angegebene Wahrscheinlichkeit eines späteren 14,50 m tiefgehenden Schiffsverkehrs.

Herr Feldt beantragt weiterhin Angaben zu realen Tiefgängen. Die Behauptungen des TdV seien reine Spekulation.

Frau Völkers unterstützt den Antrag von **Herrn Feldt** und merkt an, dass geprüft werden müsse, welche Ist-Tiefgänge tatsächlich gefahren werden, um zu einer abschließenden Bewertung zu gelangen, insbesondere da Hamburg im Nordseelinienverkehr der letzte Hafen sei.

Herr Seidel bedankt sich für die Anmerkung und versichert, dass sich die Planfeststellungsbehörde damit auseinandersetzen werde.

Herr Rademacher unterstützt den Einwand von **Frau Völkers**. Es sei für das Ladevolumen erheblich, ob ein Hafen im Linienverkehr zuerst oder zuletzt angelaufen werde. Der Linienverkehr habe an seinem entferntesten Punkt in der Regel nicht die volle Beladung. Die aktuellen Schiffspassagen nach Hamburg würden zeigen, dass die Ladung einen Tiefgang von 14,5 m nicht erfordere.

Herr Feldt bittet den TdV den Längsschnitt mit Ist- und Solltiefen noch einmal darzustellen und merkt an, dass bei Strom-km 625 (Elbtunnel) keine Vertiefung geplant sei. Er fragt, wie dort ein 14,50 m tiefgehendes Schiff dann fahren könne.

Herr Oellerich erläutert die Vorflutrestriktionen und die Verhältnisse im Bereich Altenwerder. Im Bereich des Elbtunnels seien geringe Geschwindigkeiten vorgegeben, so dass der Squatanteil der Schiffe auch geringer sei. Außerdem sei hier Begegnungsverkehr ausgeschlossen, daher sei eine Vertiefung nicht erforderlich.

Herr Feldt dankt für die Antwort. Diese zeige Möglichkeiten einer Eingriffsminimierung für das gesamte Vorhaben auf. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf z. B. 12 Knoten im gesamten Elbverlauf könnte das Vertiefungserfordernis begrenzen. Das Ausbauziel könne so auch erreicht werden. Er beantragt hier eine erneute Überprüfung (vgl. Antrag Nr. 18).

Herr Osterwald gibt zu bedenken, dass eine Geschwindigkeitsbeschränkung die Steuerfähigkeit der Schiffe beeinträchtige. Dies sei nautisch überprüft worden. Eine Geschwindigkeitsreduzierung könne hier leider nicht zugelassen werden. Er zeigt eine Abbildung, aus der die nautischen Mindestgeschwindigkeiten für die einzelnen Reviere in der Elbe hervorgehen.

Herr Feld fordert hier eine genauere Prüfung, da sich aus den Angaben des TdVs Geschwindigkeitsspannen z. B. für den Bereich Otterndorf von 11-15 Knoten ergeben. Hier bestünde ein Minimierungspotential, die technische Planung könnte optimiert werden.

Herr Osterwald äußert, dass grundsätzlich Möglichkeiten zur Eingriffsminimierung bei der Planung des Vorhabens berücksichtigt und geprüft worden seien. Es müsse aber bedacht werden, dass nicht für genau ein Modellschiff ausgebaut werde, sondern für eine Flotte mit unterschiedlichen Geschwindigkeitsanforderungen der einzelnen Schiffe, so dass sich im Mittel unter Berücksichtigung der Sicherheitsanforderungen ein bestimmtes technisches Profil ergebe. Der Sicherheitsstandard auf der Elbe solle erhalten bleiben. Er spricht an **Herrn Feldt** die Einladung aus, in einem Gespräch mit den Nautikern des Projektbüros seine Vorschläge zu diskutieren.

Herr Seidel hält diesen Tagesordnungspunkt für hinreichend erörtert. Die Verhandlung wird kurz unterbrochen und um 15:37 Uhr weiter fortgeführt.

Frau Claus erklärt, dass der WWF sich allen Anträgen von Herrn Feldt, BUND, anschließt.

Nach Rücksprache mit den geladenen Umweltverbänden lässt **Herr Seidel** die Vertreter der Samtgemeinde Sietland als Beobachter des Termins zu.

TOP 6.2 Wirtschaftliche Notwendigkeit

Herr Seidel fasst die wesentlichen Einwendungen und Stellungnahmen zum TOP 6.2 zusammen.

Bevor die Diskussion freigegeben wird, erhält **Herr Feldt** die Möglichkeit einen Vortrag zum Thema „Wirtschaftlicher Bedarf“ zu halten (vgl. Antrag Nr. 18).

Er geht ausführlich auf das Thema ein. Im Ergebnis stellt er die wirtschaftliche Notwendigkeit des Vorhabens in Frage, insbesondere bezweifelt er ein Abwandern der Reeder bei Ausbleiben der Vertiefung sowie den tatsächlichen Nutzen, da ein Schiffsverkehr mit entsprechenden Tiefgängen nicht zu erwarten sei. Hamburg sei auch mit seinen jetzigen Umschlagsmöglichkeiten wettbewerbsfähig.

Herr Seidel fragt den TdV, ob er dazu Stellung nehmen möchte.

Herr Osterwald dankt für die Präsentation. Er weist zur Information der Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass der Konstruktionstiefgang nicht gleich der spätere Nutzungstiefgang ist. Ersterer liege tiefer.

Außerdem äußert er, dass selbst er nicht den tatsächlich eingetretenen positiven Aufschwung/Nutzen und die Steigerung des Containerverkehrs nach der letzten Elbvertiefung erwartet habe.

Herr Feldt fragt, welchen Nutzen die Stadt bzw. die Region Hamburg aus dem Vorhaben ziehe.

Herr Oellerich erklärt, dass er in vielen Punkten die Auffassung von **Herrn Feldt** teile, der Hamburger Hafen habe sicher Wettbewerbsvorteile.

Die Reeder hätten große Schiffe gebaut, um diese auszulasten. Aus Wirtschaftlichkeitsgesichtspunkten sei dies nur logisch. Wie **Herr Osterwald** bereits erwähnt habe, zeige das Reederverhalten nach der letzten Elbvertiefung, dass die geschaffenen Tiefen sofort ausgenutzt worden seien und dieses sich sofort auf den Umschlag niedergeschlagen habe. Die Umschlagssteigerung wiederum sichere letztlich die Wertschöpfung und Arbeitsplätze im Hamburger Hafen.

Herr Feldt möchte noch einmal deutlich machen, dass die Wettbewerbsposition des Hamburger Hafens bereits jetzt positiv zu bewerten sei. Auch ohne Ausbau würden

Reeder nicht nach Rotterdam oder Antwerpen abwandern. Vor dem Hintergrund der internationalen Wettbewerbssituation sei das Vorhaben nicht zwingend erforderlich. Antwerpen begnüge sich auch mit einem Tiefgang von 13,10 m.

Herr Osterwald erwidert, dass die Zieltiefgänge (13,50 m tideunabhängig, 14,50 m tideabhängig) vor dem Hintergrund festgelegt worden seien, dass es unterschiedliche Ladekapazitäten und -auslastungen je Containerschiff gebe. Hier habe man einen Mittelwert für die zu erwartende Containerflotte finden müssen. Warum in Antwerpen 13,10 m angesetzt worden seien, könne er nicht beurteilen, hier fehle ihm das Hintergrundwissen.

Herr Seidel fragt nach, wie viele Schiffe in der genannten Größenordnung geordert seien und inwieweit der tatsächliche Bau auch realistisch sei.

Herr Osterwald antwortet, dass hierzu keine konkreten Aussagen möglich seien, aber vor dem Hintergrund der Weltwirtschaftskrise bei Schiffsneubauten von einer Stornierungsrate von 40 bis 50 % auszugehen sei. Dennoch würden bestimmte Schiffsklassen aufgrund bereits abgeschlossener Charterverträge in Fahrt kommen. Man könne davon ausgehen, dass über 50 % in Fahrt gehen würden.

Herr Rademacher ist der Ansicht, dass diese Charterverträge bei einer Insolvenz nicht mehr gelten würden. Die Klasse über 10 Tsd TEU verkehre hier zwar noch, vermehrt aber mit unterdurchschnittlichen Tiefgängen. Er gehe aber auch davon aus, dass in Zukunft zunehmend größere Schiffe aufgelegt würden. Die aktuelle und zukünftige Situation sei äußerst unklar.

Herr Osterwald erwidert, dass der Grundsatz der Globalisierung durch die Reeder bis jetzt noch nicht generell in Frage gestellt worden sei, daher würden auch in Zukunft Schiffe fahren.

Herr Feldt trägt vor, dass Antwerpen sich aus ökonomischen Gründen für 13,10 m Tiefgang entschieden habe. Er möchte noch einmal auf den Nutzen zurückkommen. Dieser sei für Hamburg strittig, die Reeder würden nicht abwandern. Verkehrsanalysen würden zeigen, dass die Hinterlandanbindungen nicht ausreichten. Hier käme es bei Erfüllung des Planziels zu Engpässen, z. B. könne der Bahnverkehr den Abtransport nicht mehr bewältigen. Bei 45 % der Ladung würde es sich um Transshipment-Container handeln. Nahezu jeder zweite Container werde die Elbe rauf und wieder runter transportiert. Hier sei die Einbeziehung eines Alternativkonzeptes etwa mit dem Hafen Cuxhaven zu überdenken.

Herr Seidel dankt **Herrn Feldt** für seine Ausführungen und unterbricht die Verhandlung für 15 Minuten bis um 17:00 Uhr. Daraufhin erklärt er, dass sich **Frau Völkers** vollumfänglich den Anträgen des BUND anschließe und im Namen der AUN (Arbeits-

gemeinschaft Umweltplanung Niederelbe) und des NVN (Naturschutzverband Niedersachsen) handle.

Dann erteilt er Herrn Feldt das Wort.

Herr Feldt erklärt, es sei Ziel der Reeder mit einem hohen Ladungsvolumen nicht mehr vier bis fünf Häfen anzulaufen, sondern nur noch zwei bis drei Häfen. Das führe dazu, dass in nur wenigen Häfen ein hohes Ladungsaufkommen zu verzeichnen sein werde, was wiederum den Hinterlandverkehr vor extreme Herausforderungen stelle. Dies dürfe nicht begünstigt werden, vielmehr sei eine andere Verteilung denkbar, auch ein europäisches Seehafenkonzept. Die dabei entstehenden Mehrkosten für die Reeder seien nicht so viel höher, dass der Gedanke nicht weiter verfolgt werden könne. Zur genaueren Bewertung seien hier Angaben über den Grund für eventuelle Wartezeiten erforderlich, insbesondere welche Wartezeiten tatsächlich auf Tiefgangsrestriktionen zurückzuführen seien. Alternativ müsse auch berücksichtigt werden, dass Langsamfahrten zu Energiekosteneinsparungen führen würden. Dies könne die Kosten für die Wartezeiten ausgleichen. Vielleicht sei auch eine Kostenerstattung für Wartezeiten an die Reeder denkbar, diese seien wahrscheinlich geringer als die Ausbaurkosten.

Herr Seidel dankt für die Anmerkung und bittet den TdV um Stellungnahme.

Herr Oellerich antwortet, die Wartezeiten würden bei der Bedarfsbegründung eine untergeordnete Rolle spielen denn die Reeder ielten auf eine höhere Ladungskapazität ab, die mehr Tiefgang erfordere.

Herr Feldt erklärt daraufhin, der Reederwunsch sei kein Dekret sein, auf das eine öffentliche Planung aufbaue. Nicht nur Reederinteressen dürften ausschlaggebend sein, sondern alle öffentlichen Interessen müssten berücksichtigt werden. Es stelle sich erneut die Frage, worin der Nutzen für Hamburg liege.

Frau RA Dr. Leppin weist darauf hin, dass an dieser Stelle nicht das öffentliche Interesse erörtert werde und bittet diesen Punkt zurückzustellen.

Herr Feldt erklärt, wenn die Planfeststellungsbehörde weiteren Nachfragebedarf habe, könne der BUND dazu ausführen. Auf jeden Fall sei die Nutzen-Kosten-Untersuchung überholt.

Herr Rademacher möchte wissen, auf welchen Zeitraum sich die Nutzen-Kosten-Untersuchung beziehe.

Herr Kotzagiorgis (PLANCO, TdV) antwortet für den TdV, dass ein Zeitraum von 100 Jahren nach Fertigstellung der Ausbaumaßnahme angesetzt worden sei.

Herr Feldt hinterfragt die Arbeitsplatzprognose.

Herr Kotzagiorgis erwidert, dass empirische Erhebungen bei den in Frage kommenden Arbeitgebern im Hamburger Hafen gemacht worden seien. Diese seien dann mittels Daten des statistischen Landesamtes per Hochrechnung aktualisiert worden.

Herr Feldt stellt den Antrag, die von PLANCO durchgeführten Erhebungen zur Verfügung zu stellen (vgl. Antrag Nr. 19).

TOP 6.3 Alternativen

TOP 6.4 Varianten

Herr Feldt wendet ein, dass sich verschiedene Alternativlösungen anböten. Zum einen hätten die Reeder die Möglichkeit, ihren Betrieb anders zu gestalten. Sie könnten sich auf das nicht optimale Anlaufen des Hafens einstellen. Durch die guten Bedingungen im Hamburger Hafen würden etwaige Nachteile bezüglich des Einlaufens minimieren bzw. ausgleichen.

Eine weitere Alternative sei die Gründung eines „Vorhafens“ (ähnlich Bremen/ Bremerhaven) für die wenigen großen Schiffe, die heute und zukünftig Restriktionen auf der Elbe unterliegen. Man könnte diesen Schiffen einen seewärtigen Hafenanlauf anbieten, z. B. Wilhelmshaven oder Cuxhaven, und die Güter dann in kleineren Einheiten weitertransportieren lassen. Man müsse hier hafenübergreifend denken.

Es wäre auch sinnvoll, die Transshipment-Container als Teilabladung in Cuxhaven an ein oder zwei Liegeplätzen abzuladen. Dies bedeute nicht, dass die Schiffe grundsätzlich ihre Ladungen in Cuxhaven löschen sollten, um dann dort die Hinterlandanbindung wieder ausbauen zu müssen. Grundsätzlich sollten die Güter weiterhin nach Hamburg gefahren und von dort aus weitertransportiert werden, weil dort eine gute Anbindung an das Hinterland gegeben sei.

Herr Seidel bedankt sich für die Anmerkung. Er gibt zu bedenken, dass dies komplexe Themen seien, die politisch bestimmt seien und im Rahmen dieses Vorhabens nicht umfassend geklärt werden könnten. Die Planfeststellungsbehörde werde sich damit im Laufe des Verfahrens beschäftigen müssen.

Herr Feldt wendet ein, auch dieses Verfahren sei politisch bestimmt, daher solle eine Klärung angestrebt werden.

Herr Oellerich erklärt, der politische Auftrag bestehe im Moment darin, den Wettbewerbsvorteil des Hamburger Hafens zu optimieren.

Hamburg habe ein Interesse daran, die Transshipment-Container an sich zu binden. Außerdem hätten die Reeder kein Interesse daran, noch einen weiteren Hafen zur Abladung ihrer Transshipment-Container anlaufen zu lassen.

Herr Seidel fragt nach, ob eine Teilabladung, ggf. mit zusätzlichen Liegeplätzen in Cuxhaven überhaupt möglich sei, insbesondere aus nautischer Sicht.

Herr Osterwald antwortet, dass für den vorgeschlagenen Containerumschlag in Cuxhaven dort nautische, sichere Bedingungen und Wendeplätze etc. notwendig seien; hierzu würden Untersuchungen des WSA Cuxhaven durchgeführt. Im Moment gehe man davon aus, dass die Fahrrinnenanpassung und der Liegeplatzplan Cuxhaven miteinander vereinbar seien.

Herr Feldt stimmt dem TdV dahingehend zu, dass sich die Begeisterungsfähigkeit der Reeder bzgl. einer solchen Alternative in Grenzen halte. Jedoch sei diese Alternative, auch zur Entlastung des Hinterlandverkehrs, wichtig. Dieser würde deutlich optimiert werden können, z. B. könnten LKW-Transporte in den Osten reduziert werden, wenn diese nicht von Hamburg, sondern von Cuxhaven mit dem Schiff transportiert würden.

Herr Oellerich wendet ein, dass der Reeder nur Kosten hätte, aber keine Vorteile.

Herr Feldt insistiert, warum dann Wilhelmshaven vorteilhaft sei.

Herr Oellerich antwortet, dass Wilhelmshaven ein Vollcontainerhafen sei, der sich wirtschaftlich selbst tragen solle. Die Cux-Port-Kooperation wurde aus politischen Gründen nicht verfolgt.

Herr Rademacher erklärt, dass etwa jedes achte Schiff sowohl Bremerhaven als auch Hamburg anlaufe, und es sei nicht zu erkennen, dass dieses Reederverhalten mit den Schiffstiefgängen bzw. mit einem tideabhängigen Hafenanlauf zu tun hätte.

Frau Völkers ergänzt, die Elbe sei ein sehr sensibles Gewässer, und unter diesem Aspekt würden keine Rivalitätskämpfe um Häfen und Umschlagsmengen einzelner Reeder passen. Die FFH-Richtlinie, die Vogelschutz-Richtlinie sowie das Bundesnaturschutzgesetz forderten eine Alternativenprüfung, hier sei ein einheitliches Konzept notwendig. Ein Streit zwischen Niedersachsen und Hamburg könne nicht umweltgerecht sein.

Frau RA Dr. Leppin erläutert, dass eine Alternativenprüfung nach FFH-Richtlinie und Bundesnaturschutzgesetz erst zum Tragen komme, wenn die Planfeststellungsbehörde zu dem Schluss käme, die von IBL vorgetragenen Bewertungen würden den Richtlinien entgegenstehen, und es lägen erhebliche Beeinträchtigungen vor. In diesem Fall wären Alternativplanungen erforderlich.

Herr Feldt erklärt, dass der Planungsauftrag bekannt sei. Der Kabinettsbeschluss enthalte aber keine konkrete Ausbautiefe, sondern spreche nur von einer Optimierung der seewärtigen Zufahrt und damit von der Wirtschaft des Hamburger Hafens. Dies lasse sich auch durch die bereits erwähnten Alternativen erfüllen.

TOP 7 Sonstige Belange der Umweltverbände

TOP 7.1 Fischerei

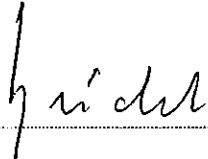
TOP 7.2 Sonstiges

Herr Seidel fragt, ob es zum TOP 7 Anmerkungen gebe. Da keine Wortmeldungen angezeigt werden, beschließt Herr Seidel um 17:15 Uhr die Erörterung.

Im Nachgang erklärt Frau Dr. Wudtke, dass der BUND alle Anträge von WWF, NVN/AUN und NABU unterstütze.

Kiel, den 18.09.2009

Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord
Planfeststellungsbehörde
Im Auftrag


Seidel (Verhandlungsleiter)


Martin (Schriftführerin)

Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe

Erörterungstermin
mit den Umweltverbänden aus Niedersachsen und den Bundesumweltverbänden
im Gästezentrum Otterndorf

20. und 21. April 2009

T a g e s o r d n u n g

1. Verfahrens- und Rechtsfragen

Voraussichtlicher Zeitrahmen:
20.04.2009, 10:15 - 12:00 Uhr

- 1.1 Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde
- 1.2 Selbständigkeit der Vorhaben bzw. Trennung der Verfahren
- 1.3 Ergebnisoffenes Verfahren
- 1.4 Erörterungstermin (Tagesordnung, Verfahrensweise, Protokoll)
- 1.5 Allgemeines zu Umfang und Qualität der Planunterlagen
- 1.6 Sonstige verfahrensrechtliche Fragen

2. Änderung der Tidedynamik

Voraussichtlicher Zeitrahmen:
20.04.2009, 12:00 - 13:00 Uhr und 14:30 - 15:30 Uhr

- 2.1 Wasserstände und Tidekenngößen
- 2.2 Zunahme von Sturmflutrisiken/ Überflutungsgefahren
- 2.3 Strömungsgeschwindigkeiten und Wellen
- 2.4 Schwebstoffe, Sedimentation und Erosion, Verschlickung der Nebenflüsse

3. Einwendungen zur UVU

Voraussichtlicher Zeitrahmen:
20.04.2009, ab 15:45 Uhr

- 3.1 Methodische Kritik
- 3.2 Schutzgut Mensch
- 3.3 Schutzgut Tiere
- 3.4 Schutzgut Pflanzen
- 3.5 Schutzgut Boden
- 3.6 Schutzgut Wasser
- 3.7 Schutzgut Luft
- 3.8 Schutzgüter Klima, Landschaft, Kulturgüter
- 3.9 Wechselwirkungen

4. Einwendungen zum LBP

Voraussichtlicher Zeitrahmen:
21.04.2009, 10:00 - 10:45 Uhr

5. Einwendungen zur FFH-Verträglichkeit

Voraussichtlicher Zeitrahmen:
21.04.2009, 10:45 - 13:00 Uhr und 14:30 - 15:30 Uhr

- 5.1 Gebietsschutz
- 5.2 Artenschutz

6. Bedarfsbegründung

Voraussichtlicher Zeitrahmen:
21.04.2009, 15:45 - 18:00 Uhr

- 6.1 Technische Notwendigkeit
- 6.2 Wirtschaftliche Notwendigkeit
- 6.3 Alternativen
- 6.4 Varianten

7. Sonstige Belange der Umweltverbände

Voraussichtlicher Zeitrahmen:
21.04.2009, ab 18:00 Uhr

- 7.1 Fischerei
- 7.2 Sonstiges

**Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe
an 14,5 m tiefgehende Containerschiffe****T e i l n e h m e r**

des Erörterungstermins am 20. und 21. April 2009 in Otterndorf
mit Umweltverbänden aus Niedersachsen sowie mit Bundesumweltverbänden

Umland, Hans	Aktionsgemeinschaft Unterelbe
Völkers, Anne-Dore	AUN/ NVN
Dr. Wudtke, Marita	BUND Niedersachsen
Feldt, Walter	Sachverständiger für den BUND
Radecker	BUND
Rademacher, Walter	BUND
Ramm, Georg	BUND Cuxhaven
Schroh, Klaus	BUND
Boschen, Egon	Landessportfischerverband Niedersachsen
Philippsen	Landessportfischerverband Niedersachsen
Brandt, Marlis	NABU
Dr. Taubert, Achim	NABU
Hintz, Kerstin	NABU Niedersachsen
Meier, Elke	NABU Niedersachsen
Schaefer	NABU
Schröder, Ulrich	NABU
Konermann, Vera	WWF Deutschlan
Claus, Beatrice	WWF Deutschland
Maas, H.-J.	Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg
Möller, Klaus	LIN (Stade)
Montz	NLWKN - Direktion
Schroeder	NLWKN Lüneburg
Kriesten	NLWKN Stade
Pudimat	NLWKN Stade
Gerken, H.	Otterndorf, Bürgermeister
Zahrte	Otterndorf, Stadtdirektor
Schwanemann	Samtgemeinde Sietland, Samtgemeindebürgermeister
Dr. Schrödter, Wolfgang	Rechtsanwalt
Dr. Fricke, Hanns-Chr.	Rechtsanwalt
Dr. Pechan	MLUR S-H
Ferk	HPA, Projektbüro Fahrrinnenanpassung
Hartung de Groote	HPA, Projektbüro Fahrrinnenanpassung
Kindermann	HPA, Projektbüro Fahrrinnenanpassung
Oellerich, Jörg	HPA, Projektbüro Fahrrinnenanpassung
Mahnke	WSA Hamburg, Projektbüro Fahrrinnenanpassung
Osterwald, Jörd	WSD Nord, Projektbüro Fahrrinnenanpassung
Zinßer	WSA Hamburg, Projektbüro Fahrrinnenanpassung
Dr. Reidt	Rechtsanwalt, TdV
Dr. Heyer	BAW - Dienststelle Hamburg
Dr. Uliczka, K.	BAW - Dienststelle Hamburg
Dr. Winkel, Norbert	BAW - Dienststelle Hamburg
Rahlf	BAW - Dienststelle Hamburg

Kotzagiorgis	PLANCO
Layes, Birgit	BWA, FHH
Wittmüß	WSA Hamburg
Meyer	WSA Cuxhaven
Vaessen	WSA Cuxhaven
Dr. Spangenberg	WSD Nord
Dr. Aschermann	Planfeststellungsbehörde Hamburg
Dr. Thyssen	Planfeststellungsbehörde Hamburg
Baumann	PL-Nord
Dr. Fiedler	BfG Koblenz
Boll	Planfeststellungsbehörde WSD Nord
Böschen	Planfeststellungsbehörde WSD Nord
Döring	Planfeststellungsbehörde WSD Nord
Garrels	Planfeststellungsbehörde WSD Nord
Hansen, D.	Planfeststellungsbehörde WSD Nord
Martin	Planfeststellungsbehörde WSD Nord
Schwarz	Planfeststellungsbehörde WSD Nord
Seidel	Planfeststellungsbehörde WSD Nord
Wiebrodt	Planfeststellungsbehörde WSD Nord
Prof. Dr. Ewer	Rechtsanwalt, Planfeststellungsbehörde WSD Nord
Dr. Leppin	Rechtsanwältin, Planfeststellungsbehörde WSD Nord
Scholz, R.	NDR Info
Rohde, Ulrich	Niederelbe-Zeitung

Am 20. April 2009 wurden von den anwesenden Verbänden folgende Anträge gestellt:

**Antrag Nr. 01 - BUND, Landesverband Niedersachsen, Frau Dr. Marita Wudtke
um 11.35 Uhr**

Der BUND, Landesverband Niedersachsen, beantragte, den TOP 6 „Bedarfsbegründung“ als Grundlage für den heutigen Termin vorzuziehen und als TOP 2 zu behandeln.

Bescheidung des Antrags:

Der Antrag wurde abgelehnt.

Begründung:

Der Anhörungsbehörde erschien es zweckmäßig, beim Termin für die Naturschutz- und Umweltverbände diejenigen Themen vorzuziehen, die der Rügebefugnis dieser Verbände unterliegen und von diesen einer gerichtlichen Überprüfung zugeführt werden können. Soweit Bedarfsfragen für die Planrechtfertigung relevant sind, ist das Bestehen einer solchen Überprüfungsmöglichkeit bislang jedoch höchststrichterlich nicht anerkannt.

Ob der Bedarfsfrage im Zusammenhang mit der FFH-Thematik Bedeutung zukommt, hängt aber davon ab, wie sich die Erkenntnislage bezüglich der Frage gestalten wird, ob vom Vorliegen erheblicher Beeinträchtigungen und dem Erfordernis der Durchführung des Abweichungsverfahrens auszugehen ist. Dies ließ es aus Sicht der Anhörungsbehörde zweckmäßig erscheinen, eine mögliche Erörterung der Bedarfsfrage erst nach der Erörterung der FFH-Thematik vorzusehen.

Da die Gutachter für die Bedarfsfrage auch erst am 21.04.2009 anwesend sein sollten, hielt es die Anhörungsbehörde für sachgerecht, bei diesem Zeitplan zu bleiben.

Diese Entscheidung ist als unselbstständige Verfahrenshandlung i. S. v. § 44a VwGO nicht gesondert anfechtbar.

**Antrag Nr. 02 - BUND, Landesverband Niedersachsen, Herr Walter Feldt um
12.09 Uhr**

Der BUND beantragte die Aussetzung des Planfeststellungsverfahrens „Fahrrinnenanpassung Elbe“ bis zur Vorlage einer Planänderung des TdV hinsichtlich des geplanten Ufersicherungskonzepts Altenbruch bis Medemmündung.

Bescheidung des Antrags:

Der Antrag wird abgelehnt.

Begründung:

Weder das Bundeswasserstraßengesetz noch das Verwaltungsverfahrensgesetz des Bundes enthalten eine Regelung über die Aussetzung eines Planfeststellungsverfahrens. Würde man annehmen, dass auch bei derartigen behördlichen Verfahren eine „Aussetzung“ möglich ist, würde diese in entsprechender Anwendung von § 94 VwGO voraussetzen, dass die Entscheidung über den zugrunde liegenden Planfeststellungsantrag ganz oder teilweise vom Bestehen oder Nichtbestehen eines Rechtsverhältnisses abhängig ist, das den Gegenstand eines Rechtsstreits bildet oder von einer Verwaltungsbehörde in einem anderen Verfahren festzustellen ist. Dass diese Voraussetzung vorliegend gegeben sein könnte, wird weder im Antrag dargelegt noch ist es ansonsten ersichtlich. Stattdessen geht es dem Antragsteller darum, einen bestimmten, aus seiner Sicht gebotenen, Verfahrensschritt - nämlich die „Vorlage einer Planänderung des TdV hinsichtlich des geplanten Ufersicherungskonzepts Altenbruch bis Medemmündung“ - durchzusetzen.

Diese Entscheidung ist als verfahrensleitende Maßnahme gem. § 44a VwGO nicht isoliert anfechtbar.

**Antrag Nr. 03 - NABU, Landesverband Niedersachsen, Frau Elke Meier um
12.11 Uhr**

Der NABU, Landesverband Niedersachsen, fordert die Darstellung der Auswirkungen der Fahrrinnenanpassung auf die parallel geplante Deichsicherungsmaßnahme Altenbruch bis Medemmündung im Hinblick auf die geplante Vertiefung der Fahrrinne, der Veränderung der Fließgeschwindigkeit sowie der zu erwartenden Bugwellenhöhen.

Begründung:

Der NABU befürchtet die Notwendigkeit weiterer Eingriffe zur Erhaltung der geplanten Deichsicherungsmaßnahme.

Die Planung der Deichsicherungsmaßnahmen Altenbruch bis Medemmündung muss in das Planfeststellungsverfahren zur geplanten Fahrrinnenanpassung einbezogen werden, da sich eine Fahrrinnenvertiefung auf die Planung auswirkt.

Bescheidung des Antrags:

Der Antrag ist derzeit noch nicht entscheidungsreif. Über ihn wird im weiteren Verfahren entschieden.

Antrag Nr. 04 - WWF Deutschland, Frau Beatrice Claus um 15.55 Uhr

Der WWF Deutschland beantragt, dass die Zulassungsbehörde dem Vorhabensträger in Hinblick auf die von ihm prognostizierten hydrologischen Auswirkungen, wie Wasserstände, Tidekenngrößen und Sturmflutseitel, ein umfangreiches und langjähriges Beweissicherungsverfahren auferlegt und im Falle eines Planfeststellungsbeschlusses diesen nur mit dem Vorbehalt des Widerrufs erlässt.

Begründung:

Der geplante Fahrrinnenausbau der Elbe stellt von Art, Intensität und Dimension der damit verbundenen Strombaumaßnahmen eine erhebliche Manipulation der natürlichen Verhältnisse im Elbästuar dar. Bekanntermaßen sind Ästuare äußerst komplexe Systeme, bei denen sich hydrologisch-morphologische Auswirkungen auch mit modernsten Rechenmodellen nur äußerst schwer vorhersagen lassen.

So haben beispielsweise an der Ems Ausbaumaßnahmen zu massiven Fehlentwicklungen geführt, die auch von der Bundesanstalt für Wasserbau nicht vorhergesagt werden konnten.

Eine langjährige Beweissicherung ist auch deshalb von Bedeutung, da sich gezeigt hat, dass Auswirkungen von Baumaßnahmen in Ästuaren unter Umständen einen erheblichen zeitlichen „Nachlauf“ haben.

Um nicht Gefahr zu laufen, dass das Vorhaben der Fahrrinennanpassung Elbe auf Grund der Prognose von „nur geringfügigen Änderungen der Tidekennwerte“ zuzulassen und im Nachgang feststellen zu müssen, dass dennoch erhebliche Veränderungen der Tidedynamik eintreten, sollte der Planfeststellungsbeschluss mit dem Vorbehalt des Widerrufs erlassen werden. Die Zulassung ist zu widerrufen, wenn die tatsächliche Entwicklung der Tidedynamik von der prognostizierten Entwicklung abweicht.

Bescheidung des Antrags:

Der Antrag ist derzeit noch nicht entscheidungsreif. Über ihn wird im weiteren Verfahren entschieden.

Antrag Nr. 05 - WWF Deutschland, Frau Konermann um 16.05 Uhr

Der WWF beantragt, die Verfügung des WSA Emden vom 06.03.09 - Az.: 2-231.2/UnEm/90 - zur Herstellung einer tieferen Sohllage der Ems in Verbindung mit dem Sommerstau in das Verfahren einzuführen und bittet um Aufklärung, warum die Planfeststellungsbehörde meint, dass die Ausführungen des WSA Emden für die Ems nicht auf die geplante Fahrrinennanpassung Elbe übertragbar sind (insbesondere die markierten Absätze).

Bescheidung des Antrags:

Der Antrag ist derzeit noch nicht entscheidungsreif. Über ihn wird im weiteren Verfahren entschieden.

Antrag Nr. 06 - WWF Deutschland, Frau Beatrice Claus um 16.10 Uhr

Der WWF beantragt eine Neuberechnung der ausbaubedingten Änderungen der Tidekennwerte auf der Grundlage der aktuellen Topographie (ab 2006).

Begründung:

Die in den Unterlagen zu Grunde gelegten Berechnungen basieren auf der Topographie von 2003.

Die ausbaubedingte Änderung der Tidekennwerte und die veränderte Morphologie sind die Grundlage für die Bewertung der ökologischen Folgen der geplanten Elbevertiefung. Da die Außenelbe ein hochdynamisches System ist, in dem sich durch Erosions- und Sedimentationsprozesse die Morphologie innerhalb von 6 Jahren erheblich ändern kann, können die tatsächlichen ausbaubedingten Änderungen erheblich von den prognostizierten abweichen und bisher ausgeschlossene, erhebliche Beeinträchtigungen der Umwelt eintreten.

Bescheidung des Antrags:

Der Antrag ist derzeit noch nicht entscheidungsreif. Über ihn wird im weiteren Verfahren entschieden.

Antrag Nr. 07 - WWF Deutschland, Frau Beatrice Claus um 16.19 Uhr

Der WWF beantragt die Prüfung des gesamten Spektrums von möglichen Maßnahmen einschl. der im Tideelbe-Konzept vorgeschlagenen Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung der hydraulischen und morphologischen ausbaubedingten Auswirkungen als Alternative zum Verbau der Medemrinne.

Begründung:

Der WWF lehnt einen Verbau der naturnahen Außenelbe durch harte Strombaumaßnahmen ab. Die UWA Medemrinne führt aus Sicht des WWF zu einer erheblichen Beeinträchtigung des Natura-2000-Gebiets.

Bescheidung des Antrags:

Der Antrag ist derzeit noch nicht entscheidungsreif. Über ihn wird im weiteren Verfahren entschieden.

Antrag Nr. 08 - WWF Deutschland, Frau Beatrice Claus um 16.23 Uhr

Der WWF beantragt, die ausbaubedingten Sedimentationsraten in den Nebelnelben neben den Prozentangaben auch in cm/Jahr anzugeben.

Begründung:

Eine Darstellung der jährlichen Auflandungen in cm-Einheiten für die einzelnen Nebelnelben würde ein klareres Bild über die ausbaubedingte Zunahme der Verlandung des Ästuars vermitteln.

Bescheidung des Antrags:

Der Antrag ist derzeit noch nicht entscheidungsreif. Über ihn wird im weiteren Verfahren entschieden.

Antrag Nr. 09 - WWF Deutschland, Frau Vera Konermann um 16.52 Uhr

Der WWF beantragt, dass die Zulassungsbehörde in Hinblick auf die vom Antragsteller vorgelegte UVS und FFH-VS durch die Einschaltung eines externen Gutachters oder Gutachterbüros Maßnahmen zur Qualitätssicherung und zum Qualitätsmanagement ergreift.

Begründung:

Das Vertrauen in die vom Antragsteller vorgelegte und von IBL Umweltplanung erstellte UVS und FFH-VS ist aus diversen Gründen nachhaltig erschüttert.

Die im Planfeststellungsverfahren vorgelegte UVS und FFH-VS von IBL Umweltplanung wies zahlreiche methodische Mängel in der Erfassung und Bewertung der Umweltauswirkungen auf. Im Rahmen des Planänderungsverfahrens wurde die FFH-VS aus diesem Grunde komplett neu erstellt, ohne dass die Defizite umfänglich behoben werden.

Die massive Kritik an der Qualität der Umweltunterlagen wurde gegenüber der Zulassungsbehörde nicht nur von den Umweltverbänden vorgetragen, sondern auch von Behörden Seite, so zum Beispiel vom Bundesamt für Naturschutz als auch vom Niedersächsischen Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (NLWKN).

Der WWF hält es daher für notwendig, externen Sachverstand einzuschalten, um die umweltbezogenen Antragsunterlagen einer eingehenden Vollständigkeits- und Plausibilitätsprüfung im Sinne einer umfassenden Qualitätssicherung zu unterziehen. Nur so kann gesichert werden, dass die UVP und FFH-VP auf einem Mindestniveau abläuft, das der guten fachlichen Praxis entspricht.

Darüber hinaus gibt ein Blick auf die gutachterlichen Ergebnisse von IBLUmweltplanung im Laufe der Verfahren der Fahrrinnenausbauten an der Ems Anlass, an der Qualität und Prognosegenauigkeit der Gutachter zu zweifeln. So mussten die Umweltverbände bereits mehrfach Ungenauigkeiten bei der Sachverhaltsfeststellung und bei der Auswirkungsprognose zu Lasten der von vertretenen Umweltbelange feststellen.

Beispielhaft ist hier zu erwähnen, dass IBLUmweltplanung im Verfahren zur Emsvertiefung für ein 7,30 m tiefgehendes Bemessungsschiff die mit der Ausbaggerung verbundenen Auswirkungen wie Tidehuberhöhung, Flutstromstärkung, Verschlickung des Fahrrinnenausbaus auf die Wassergüte wurden von IBL wie folgt negiert.

IBL 1993¹ zur 7,30 m-Vertiefung:

„Die Wassergüte der Ems und ihre Parameter im einzelnen werden von den Maßnahmen nicht erheblich beeinflusst. Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung sind nicht nötig“ (S. 134). „Auf die Darstellung der Gewässergüte in einer über 5 Jahre gemittelten Gewässergütekarten werden die Vorgänge keinen Einfluss haben“ (S. 131).

„Kompensation kann nur da gefordert werden, wo tatsächlich eine erhebliche negative Veränderung mit hinreichender Wahrscheinlichkeit eintreten wird. Dies ist hier nicht der Fall. Es sind lediglich unerhebliche Veränderungen festzustellen“ (S. 136)

Diese Aussagen weisen erschreckende Parallelen zu den Prognosen im Rahmen der UVS und FFH-VS zur Fahrrinnenanpassung der Elbe auf.

Tatsächlich hat die Entwicklung an der Ems gezeigt, dass sich in Folge des Fahrrinnenausbaus die Gewässergüte um 3 Klassen von Gewässergüteklasse II auf Gewässergüteklasse III-IV verschlechtert hat.

Paradoxerweise hat dies dazu geführt, dass IBL in späteren Folgeverfahren an der Ems (Bau des Emssperrwerks), Auswirkungen auf die Gewässergüte mit Hinweis auf die Vorbelastung erneut negiert hat.

IBL 1997² zum Emssperrwerk:

„Oberhalb von Leer ist auf Grund der sehr hohen Vorbelastung des Schutzgutes Wasser keine erhebliche Beeinträchtigung möglich“ (S. 101)

Hinsichtlich der Prognosen von IBL zu den Auswirkungen auf die Fischfauna zeigt sich das gleiche Bild.

IBL 1993 zur 7,30 m-Vertiefung:

„Die Fischfauna im Untersuchungsgebiet ist im Vergleich der Ästuare an der deutschen Nordseeküste von herausragender Bedeutung“ (S. 414).

¹ UVS zur bedarfsweisen Anpassung des Emsfahrwassers von km 0,00 – km 40,45 für das 7,30 m tiefgehende Bemessungsschiff; IBL, Oldenburg, Februar 1993

² Umweltverträglichkeitsstudie zum Antrag auf Planfeststellung für die Errichtung eines Emssperrwerks zwischen Gandersum und Nendorp bei Strom-km 32,2. IBL UmweltPlanung, Oldenburg August 1997

„Wie zu zeigen sein wird, ist die Bedeutung der Ems in ichthyologischer Hinsicht kaum zu überschätzen“ (S. 413).

Vorhabensbedingte Auswirkungen sind nicht zu erwarten, Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung sind daher nicht notwendig“ (S. 462).

„Da keine erheblichen vorhabensbedingten Auswirkungen zu erwarten sind, sind auch keine Kompensationsmaßnahmen in Bezug auf Fische notwendig“ (S. 465).

IBL 1997 zum Emssperwerk:

„In Bezug auf die Tideems oberhalb von Leer ist davon auszugehen, dass für Fische und Makrozoobenthos keine deutlichen Veränderungen auftreten. Beide Teile des Schutzgutes Tiere sind dort extrem vorbelastet und in diesem Gewässerabschnitt nur noch eingeschränkt vertreten. Die Tideems ist oberhalb von Leer nicht (mehr) als dauerhafter Lebensraum für Fische geeignet. Dies gilt für das Makrozoobenthos gleichermaßen“ (S. 101).

„Oberhalb von Leer ist aufgrund der extremen Vorbelastung keine erhebliche Beeinträchtigung der Fischfauna möglich“ (S. 129).

Wenn an der Elbe solch gravierende Fehlprognosen und ähnliche negative Entwicklungen der Umweltparameter wie an der Ems ausgeschlossen werden sollen, ist aus unserer Sicht die Hinzuziehung eines externen Gutachters unabdingbar.

Bescheidung des Antrags:

Der Antrag ist derzeit noch nicht entscheidungsreif. Über ihn wird im weiteren Verfahren entschieden.

Antrag Nr. 10 - WWF Deutschland, Frau Beatrice Claus um 18.32 Uhr

Der WWF beantragt die Darstellung der Zunahme der Überflutungshäufigkeiten der Uferbereiche Mthw-Linie plus 100 m, 200 m, 300 m, 400 m, 500 m, 600 m, 700 m, 800 m, 900 m, 1.000 m, insbesondere im Zusammenhang mit einer Lokalisierung der Brutvögel und Auswirkungen des anstehenden Klimawandels.

Begründung:

Die Kenntnis der Zunahme der Überflutungshäufigkeiten ist Voraussetzung für die Prognose der Umweltauswirkungen auf den Vordeichflächen, insbesondere im Hinblick auf den Bruterfolg der wertgebenden Brutvögelarten in den EU-Vogelschutzgebieten.

Bescheidung des Antrags:

Der Antrag ist derzeit noch nicht entscheidungsreif. Über ihn wird im weiteren Verfahren entschieden.

Antrag Nr. 11 - WWF Deutschland, Frau Beatrice Claus um 18.35 Uhr

Der WWF beantragt eine Neubewertung der ausbaubedingten Auswirkungen auf die Schutzgüter der UVU unter Berücksichtigung einer vertieften, seriöseren Betrachtung der hydraulischen, morphologischen und chemischen Veränderungen.

Begründung:

Aus Sicht des WWF werden die hydraulischen, morphologischen und chemischen ausbaubedingten Auswirkungen unterschätzt. Die aktuelle Bewertung der Auswirkungen basiert entweder auf diesen unzureichenden Analysen oder wird seitens der Gutachter ohne fundierte Grundlage vorgenommen, wie z. B. die Bewertung der Auswirkungen des Sauerstoffhaushaltes sowie die fehlende Berücksichtigung der Verlandung der Seitenräume, die mit dem Verlust ökologisch wertvoller Flachwasserzonen einhergeht auf die Lebensgemeinschaften.

Bescheidung des Antrags:

Der Antrag ist derzeit noch nicht entscheidungsreif. Über ihn wird im weiteren Verfahren entschieden.

Antrag Nr. 12 - BUND, Landesverband Niedersachsen, Herr Walter Feldt um 18.40 Uhr

Der BUND Niedersachsen beantragt, die möglichen Umweltauswirkungen des aktuellen „Wärmelastplanes Elbe“ im Rahmen der UVU und FFH-VP zu untersuchen.

Bescheidung des Antrags:

Der Antrag ist derzeit noch nicht entscheidungsreif. Über ihn wird im weiteren Verfahren entschieden.

Am 21. April 2009 wurden von den anwesenden Verbänden folgende Anträge gestellt:

Antrag Nr. 13 - BUND, Landesverband Niedersachsen und Bundesverband, Herr Walter Feldt um 11.15 Uhr

Der BUND beantragt, dass ein vollständiger LBP mit dem gesamten Regelungsinhalt der erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens vorgelegt wird und den Naturschutzverbänden Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben wird.

Bescheidung des Antrags:

Der Antrag ist derzeit noch nicht entscheidungsreif. Über ihn wird im weiteren Verfahren entschieden.

Antrag Nr. 14 - WWF Deutschland, Frau Vera Konermann um 11.58 Uhr

Der WWF beantragt, dass die Zulassungsbehörde dem Vorhabensträger im Hinblick auf die von ihm in der UVU und FFH-VU prognostizierten Umweltauswirkungen ein umfangreiches und langjähriges Monitoring bzw. Beweissicherungsverfahren, insbesondere im Hinblick auf die Entwicklung des Erhaltungszustandes des Lebensraumtyps Ästuarien und der Entwicklung des Erhaltungszustands der Populationen der Arten Finte, Rapfen, Flussneunauge, Meerneunauge, Schnäpel und Lachs in den Natura-2000-Gebieten auferlegt und im Falle eines etwaigen Planfeststellungsbeschlusses nur mit dem Vorbehalt des Widerrufs erlässt.

Begründung:

Der geplante Fahrrinnenausbau der Elbe stellt von Art und Dimension der damit verbundenen Maßnahmen eine erhebliche Manipulation der natürlichen Verhältnisse im Elbästuar dar. Bekanntermaßen sind Ästuarie äußerst komplexe Systeme, bei denen sich hydrologisch-morphologische Auswirkungen auch mit modernsten Rechenmodellen nur äußerst schwer vorhersagen lassen.

Ein langjähriges Monitoring ist auch deshalb von Bedeutung, da sich gezeigt hat, dass Auswirkungen von Baumaßnahmen in Ästuaren unter Umständen einen erheblichen zeitlichen „Nachlauf“ haben.

Um nicht Gefahr zu laufen, das Vorhaben der Fahrrinennanpassung Elbe auf Grund der Prognose von „nur unerheblich negativen Umweltauswirkungen“ zuzulassen und im Nachgang feststellen zu müssen, dass dennoch massive Umweltschäden in den Natura-2000-Gebieten eintreten, sollte der Planfeststellungsbeschluss mit dem Vorbehalt des Widerrufs erlassen werden. Die Zulassung ist zu widerrufen, wenn die tatsächlichen Umweltauswirkungen von den prognostizierten abweichen.

Bescheidung des Antrags:

Der Antrag ist derzeit noch nicht entscheidungsreif. Über ihn wird im weiteren Verfahren entschieden.

Antrag Nr. 15 - WWF Deutschland, Frau Beatrice Claus um 12.39 Uhr

Der WWF beantragt die Dokumentation der Sedimentationsraten und Entwicklung von Flachwasserzonen (Mtnw – 2 m) in den Nebenelben im Rahmen der Beweissicherung.

Begründung:

Entgegen der Auffassung des Trägers des Vorhabens geht der WWF davon aus, dass das Vorhaben die Verlandung der Nebelbecken zusätzlich fördern wird. Dem Lebensraumkomplex Ästuar werden dadurch aquatische Lebensräume mit wichtigen ökologischen Funktionen verloren gehen. Diese negative Entwicklung ist bisher bei der Bewertung der Umweltauswirkungen nicht angemessen berücksichtigt worden.

Bescheidung des Antrags:

Der Antrag ist derzeit noch nicht entscheidungsreif. Über ihn wird im weiteren Verfahren entschieden.

Antrag Nr. 16 - WWF Deutschland, Frau Beatrice Claus um 12.39 Uhr

Der WWF beantragt für die Beweissicherung die Dokumentation des Sauerstoffgehalts in der Tideelbe. Die unausgewerteten Rohdaten sollten der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt werden.

Begründung:

Entgegen der Auffassung des Vorhabenträgers geht der WWF davon aus, dass die geplante Elbvertiefung zu einer weiteren Verschlechterung der Sauerstoffverhältnisse in der Tideelbe führt. Damit führt das geplante Vorhaben voraussichtlich zu einer Verschlechterung der Lebensbedingungen für die aquatische Fauna, die bisher bei der Bewertung der Umweltauswirkungen nicht berücksichtigt wird.

Bescheidung des Antrags:

Der Antrag ist derzeit noch nicht entscheidungsreif. Über ihn wird im weiteren Verfahren entschieden.

**Antrag Nr. 17 - BUND, Landesverband Niedersachsen und Bundesverband,
Herr Walter Feldt um 13.11 Uhr**

Herr Feldt stellt den Antrag, eine kurze Präsentation zur Bedarfsfrage (ca. 15 Min.) vorstellen zu dürfen.

Bescheidung des Antrags:

Dem Antrag wurde stattgegeben.

**Antrag Nr. 18 - BUND, Landesverband Niedersachsen und Bundesverband,
sowie WWF Deutschland, Herr Walter Feldt um 17.48 Uhr**

Die Verbände beantragen, Minimierungspotentiale durch Geschwindigkeitsreduzierung (<12 Kn) an weiteren Stellen (neben Elbtunnel) zu untersuchen, um die notwendigen Fahrwassertiefen zu reduzieren.

Bescheidung des Antrags:

Der Antrag ist derzeit noch nicht entscheidungsreif. Über ihn wird im weiteren Verfahren entschieden.

**Antrag Nr. 19 - BUND, Landesverband Niedersachsen und Bundesverband,
sowie WWF Deutschland, Herr Walter Feldt um 17.51 Uhr**

Die Verbände beantragen die Vorlage der von Planco 2001 gemachten Erhebungen zu hafenbezogenen Arbeitsplätzen in Hamburg.

Bescheidung des Antrags:

Der Antrag ist derzeit noch nicht entscheidungsreif. Über ihn wird im weiteren Verfahren entschieden.

**Antrag Nr. 20 - Arbeitsgemeinschaft Umweltplanung Niederelbe (AUN) und
Naturschutzverband Niedersachsen (NVN),
Frau Anne-Dore Völkers**

Die AUN und der NVN schließen sich den Anträgen des Bundes für Umwelt und Naturschutz Deutschland an.