Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord
- Planfeststellungsbehörde -
P - 143.3/46

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 12. bis 14. Mai 2009
mit privaten Einwendern sowie
sonstigen Verbänden und Vereinen
aus Niedersachsen und Hamburg
in Stade

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis I

Abkürzungsverzeichnis III

1. Erörterungstag: 12. Mai 2009 1

TOP 1 Verfahrens- und Rechtsfragen 2

TOP 1.1 Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde, Selbständigkeit der Vorhaben bzw. Trennung der Vorhaben 2
TOP 1.2 Stand des Verfahrens 2
TOP 1.3 Ergebnisoffenes Verfahren 3
TOP 1.4 Erörterungstermin (Tagesordnung, Verfahrensweise, Protokoll) 4
TOP 1.5 Sonstige verfahrensrechtliche Fragen 4

TOP 2 Bedarfsbegründung 7

TOP 2.1 Technische und wirtschaftliche Notwendigkeit 7
TOP 2.2 Alternativen und Varianten 17

TOP 3 Änderung der Tidedynamik/ Gutachten der Bundesanstalt für Wasserbau 18

2. Erörterungstag 13. Mai 2009 24

TOP 4 Betroffenheiten 24

TOP 4.1 Betroffenheiten der Landwirtschaft 24
TOP 4.1.1 Beeinträchtigung durch die Verschiebung der Brackwasserzone 24
TOP 4.1.2 Beeinträchtigung der Wasserwirtschaft 39
TOP 4.1.3 Beeinträchtigung der Landwirtschaft durch Kompensationsmaßnahmen 45
TOP 4.2 Beeinträchtigung von Schifffahrt und Fischerei 46
TOP 4.2.1 Beeinträchtigung von Häfen und Hafenzufahrten 46
TOP 4.2.3 Beeinträchtigung der Schifffahrt 50
TOP 4.2.2 Beeinträchtigung der Fischerei 52
TOP 4.3 Betroffenheiten durch Änderung der Tidedynamik 52
TOP 4.3.1 Beeinträchtigungen von Deichen, Standsicherheit der Ufer und sonstigen Hochwasserschutzeinrichtungen 52
TOP 4.3.2 Beeinträchtigung von Entwässerungseinrichtungen und Sperrwerken 56
TOP 4.4 Betroffenheiten durch Baggergutunterbringung 57

TOP 4.5 Betroffenheiten schiffserzeugte Belastungen ... 58
TOP 4.5.1 Betroffenheiten durch Sog und Schwell ... 58
TOP 4.5.2 Immissionen ... 60
TOP 4.6 Schäden an Grundstücken und Gebäuden ... 63
TOP 4.6.1 Schäden an Gebäuden durch Rutschungen und Setzungen ... 63
TOP 4.6.2 Schäden durch Zunahme von Überflutungsgefahren und Uferabbrüche ... 64
TOP 4.6.3 Schäden durch zusätzliche Erschütterungen/Vernässung/Sonstiges ... 64
TOP 4.8 Andere Betroffenheiten ... 65
TOP 4.8.1 Auswirkungen auf Industrieanlagen und Gewerbebetriebe ... 65
TOP 4.8.2 Tourismus, Freizeit und Erholungsaktivitäten ... 67
TOP 4.8.3 Weiteres ... 67
TOP 4.7 Beeinträchtigung von Infrastruktur- und Versorgungseinrichtungen ... 68
TOP 4.7.1 Kreuzungsbauwerke ... 68
TOP 4.7.2 Grundwassernutzung ... 68
TOP 4.7.3 Einleitungsbauwerke ... 68

3. Erörterungstag 14. Mai 2009 ... 69

TOP 5 Einwendungen zu umweltrechtlichen Themen ... 69

TOP 5.1 Umweltverträglichkeitsstudie ... 69
TOP 5.1.1 Methodische Kritik ... 69
TOP 5.1.2 Schutzgüter ... 71
TOP 5.2 Landschaftspflegerischer Begleitplan ... 84
TOP 5.3 FFH-Verträglichkeit ... 85
TOP 5.3.1 Gebietsschutz ... 85
TOP 5.3.2 Artenschutz ... 86

TOP 6 Sonstiges ... 87

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-Richtline
FFH-VP	Fauna-Flora-Habitat-Verträglichkeitsprüfung
FFH-VU	Fauna-Flora-Habitat-Verträglichkeitsuntersuchung
HABAB-WSV	Handlungsanweisung für den Umgang mit Baggergut im Binnenland
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, Landschaftspflege 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: 12. Mai 2009

Herr Seidel (PFB) begrüßt um 10:11 Uhr die Anwesenden und eröffnet den Termin. Er erklärt, dass dieser Termin für die Abhörung privater Einwender und Betroffener sowie sonstiger Verbände und Vereine aus Niedersachsen anberaumt worden sei.

Herr Seidel weist darauf hin, dass der Termin nicht öffentlich ist. Die Anwesenheit wird erfasst. Personen über den zugelassenen Kreis hinaus können nach pflichtgemäßem Ermessen der Planfeststellungsbehörde zugelassen werden. Er fragt nach nicht eingeladenen Anwesenden. Diese stellen sich namentlich vor. Da es keinen Widerspruch seitens der Berechtigten gegen deren Anwesenheit gibt, können diese der Verhandlung beiwohnen.

Er erklärt, dass Bild- und Tonaufnahmen von Gesetzes wegen unzulässig seien. Er weist auf die Tagesordnung sowie den voraussichtlichen Zeitrahmen über drei Tage hin. Die Themenkomplexe könnten bis dahin abgearbeitet sein, würden aber ggf. auch ausgedehnt oder eingeschränkt werden.
Er verweist auf eine Telefonnummer unter welcher der aktuelle Stand der Tagesordnung abgefragt werden könne.

Herr Seidel stellt den grundsätzlichen Verfahrensablauf vor: der Verhandlungsleiter werde jeweils den einzelnen Tagesordnungspunkt aufrufen, die im Verfahren eingebrachten Einwendungen und Stellungnahmen würden dann zunächst zusammenfassend vorgestellt. Danach würden Wortmeldungen aus dem Plenum zugelassen.

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

Herr Seidel weist darauf hin, dass zur Erleichterung der Antragstellung eine Antragstelle (Fr. Boll und Fr. Wiebrodt)eingerichtet sei.
Der/die Antragsteller/in erhält eine schriftliche Ausfertigung ihres/seines Antrags. Die Bescheidung kann zeitnah oder auch erst im Nachgang zum Termin erfolgen.

Eine Niederschrift wird gemäß § 68 VwVfG angefertigt. Diese kann nach Fertigstellung eingesehen oder auch kostenfrei zugesandt werden.

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 zu § 14 a WaStrG. Danach könne ggf. auf eine Erörterung verzichtet werden, das 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 auch 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 zeitlich begrenzt werden. Das heiße nicht, dass die Planfeststellungsbehörde den Themen keine angemessene Bedeutung zumesse, doch in der Hauptsache gehe es fr die Planfeststellungsbehörde um einen weiteren Erkenntnisgewinn.

Die Redezeit solle max. 15 Minuten betragen. Die Planfeststellungsbehörde der WSD Nord sei im Termin der Planfeststellungsbehörde in Hamburg zugegen gewesen, so dass davon ausgegangen werden könne, dass bezüglich der schriftlichen Einwendungen sowie der dort gehaltenen Vorträge umfassende Kenntnis bestehe. Daher werde darum gebeten, Vorträge aus Hamburg nicht erneut zu halten, als sinnvoller wird hier die Vertiefung einzelner Themen angesehen.

TOP 1 Verfahrens- und Rechtsfragen

TOP 1.1 Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde, Selbständigkeit der Vorhaben bzw. Trennung der Vorhaben

TOP 1.2 Stand des Verfahrens

Herr Seidel stellt die wesentlichen eingegangenen Einwendungen und Stellungnahmen zu TOP 1.1 vor.

Bevor die Diskussion eröffnet wird, bittet er den Träger des Vorhabens (TdV) zu TOP 1.2 den aktuellen Planungsstand vorzustellen. Dem kommt **Herr Osterwald (TdV)** nach.

Herr Seidel eröffnet die Diskussion und bittet um Wortmeldungen.

Herr von Blücher möchte darauf hinweisen, dass die Aussage von Herrn Osterwald, das Spülfeld Schwarztonnensand sei auf Wunsch der unteren Naturschutzbehörde des Kreises eingerichtet worden, nicht richtig sei. Hierzu könne ggf. Herr Roesberg Auskunft geben.

Herr Osterwald verweist auf die Aktenlage und erklärt, dass man sehr früh von der Unteren Naturschutzbehörde angesprochen worden sei, und die Planung des Spülfeldes Schwarztonnensand Süd mit dieser abgestimmt habe.

TOP 1.3 Ergebnisoffenes Verfahren

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

Herr Feldt (BUND/WWF) fragt, ob die Dinge, die in Otterndorf vorgetragen worden seien auch hier gelten würden und nicht doppelt vorgetragen werden bräuchten.

Herr Seidel bestätigt dies.

Herr Feldt erklärt, in Otterndorf sei vom TdV auf den Planungsauftrag aus dem Kabinettsbeschluss der Bundesregierung vom 15.09.2004 verwiesen worden. Diesen hat er mitgebracht und zitiert daraus.
Er wendet ein, die allgemeine Zielvorgabe des Kabinettsbeschlusses sei die Verbesserung der seewärtigen Zufahrt gewesen. Man müsse daher das Projekt hinsichtlich Art und Umfang hinterfragen. Der Kabinettsbeschluss enthalte einen offenen Planungsauftrag, eine Bindungswirkung bzw. ein konkreter Planungsauftrag ergebe sich aus ihm nicht.
Außerdem ergebe sich aus dem Beschluss ein besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag. Hier gebe es Defizite. Es würde noch kein förmlichen Beschluss des BMU vorliegen, hier bestehe noch Klärungsbedarf.

Herr Prof. Dr. Ewer dankt für die Ausführung. Er erklärt, dass diese eher an anderer Stelle, nämlich im Zusammenhang mit der Gewichtung der Bedeutung der für- und widersprechenden Belange eine Rolle spielen würden. Für die Offenheit des Verfahrens sehe er eher weniger eine Relevanz.

Herr Feldt erklärt, die Ergebnisoffenheit beziehe sich auch auf Art und Umfang des Verfahrens.

Herr Osterwald verweist auf ein Schreiben des BMVBS von 2004, aus dem sich ein uneingeschränkter Planungsauftrag für die Fahrrinnenanpassung auf Grundlage des Kabinettsbeschlusses ergebe. Dabei seien die naturschutzfachlichen Belange zu berücksichtigen gewesen.

TOP 1.4 Erörterungstermin (Tagesordnung, Verfahrensweise, Protokoll)

Herr Seidel trägt die wesentlichen Einwendungen und Stellungnahmen zu TOP 1.4 vor. Hierzu besteht kein Erörterungsbedarf.

TOP 1.5 Sonstige verfahrensrechtliche Fragen

Herr Seidel trägt daher die wesentlichen Einwendungen und Stellungnahmen zu TOP 1.5 vor und bittet um Wortmeldungen.

Herr Lorenz möchte hinsichtlich der in Cuxhaven gestellten inhaltlichen Beweissicherungsanträge wissen, welchen rechtlichen Status diese hätten und ob diesbezüglich schon Entscheidungen vorlägen.

Herr Prof. Dr. Ewer erklärt, dass das Gesamtverfahren in Anhörungs- und Planfeststellungsverfahren unterteilt sei, ersteres ende mit der Erörterung. Eine Entscheidung über derartige Anträge könne erst nach Abschluss und nicht während des Anhörungsverfahrens stattfinden. Die auf eine Bewertung des gesamten Faktenmaterials beruhende Entscheidung erfolge daher erst nach Abschluss Anhörungsverfahrens. Dafür sei die Planfeststellungsbehörde funktional zuständig.

Herr Feldt verweist darauf, dass BUND und WWF Eigentümer von Flurstücken im NSG Allwörden und Freiburg/ Elbe seien. Sie hätten somit eine Doppelfunktion einmal als Grundstückseigentümer und einmal als Verbände.
Man habe bereits im Verfahren bemängelt, dass Auswirkungen auf die Grundstücke insbesondere eine Kartierung der Flora und Fauna, nicht hinreichend untersucht worden seien. Dies könne nicht Aufgabe der Betroffenen sein.
Die Planunterlagen müssten so klar und eindeutig sein, dass sich jedermann darüber informiert könne, ob seine Belange berührt seien.

Die unzureichende Datengrundlage sei schon hinreichend diskutiert worden. Dazu möchte er hier nicht weiter ausführen.

Herr RA Prof. Dr. Ewer fragt nach, ob es sich bei den kritisierten Auswirkungen und deren hinreichender Erkennbarkeit um grundstückbezogene Auswirkungen oder naturschutzbezogenen Auswirkungen handeln solle.

Herr Feldt erklärt, man könne nicht beurteilen, was hinsichtlich Flora und Fauna passieren würde von daher gehe es primär um naturschutzbezogene Auswirkungen.

Herr Osterwald äußert, dass der TdV davon ausgehe, dass er umfassende Unterlagen vorgelegt habe. Er schlägt vor, dies bei den entsprechenden Themen etwa terrestrische Flora und Fauna konkret zu diskutieren.

Herr Feldt antwortet, er habe dies schon in der Vergangenheit mehrfach moniert. In den Unterlagen würden sich keine hinreichenden Erhebungen zu Flora und Fauna bezüglich der genannten Flurstücke wiederfinden.

Herr RA Prof. Dr. Ewer erklärt, die Planfeststellungsbehörde werde zu beurteilen haben, ob diese Belange in der Funktion als Eigentümer oder in der Rolle ihrer Verbände geltend gemacht werden könnten.

Herr Nix (Förderkreis „Rettet die Elbe" e.V.) wendet ein, dass der TdV davon ausgehe, dass der Containerumschlag vorhabensbedingt steigen würde. In den Unterlagen finde sich aber kein Hinweis darauf, wie die erwarteten Umschlagszunahmen abtransportiert werden sollen bzw. welche Auswirkungen sich auf den Hinterlandverkehr ergeben würden. Dies hätte in den Unterlagen abgearbeitet werden müssen. Es sei ein Defizit in der Planung.

Herr Seidel erklärt, der Beitrag werde zu Protokoll genommen und man werde sich damit auseinandersetzten.

Herr Rademacher (Regionales Bündnis gegen die Elbvertiefung) fragt nach, wie die Unterteilung von Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde zu verstehen sei.

Herr RA Prof. Dr. Ewer macht dazu Ausführungen und verweist auf die rechtlichen Grundlagen sowie auf die Personenidentität von Anhörungsbehörde und Planfeststellungsbehörde. Funktional seien es aber zwei verschiedene Behörden. Über noch nicht entscheidungsreife Anträge werde erst durch die Planfeststellungsbehörde nach Abschluss des Anhörungsverfahrens entschieden.

Herr Rademacher wendet ein, er habe bei den durch Herrn Seidel vorgetragenen Einwendungen und Stellungnahmen die ebenfalls kritisierten Grundrechtsverletzungen von Art. 2 und 14 GG vermisst.

Herr RA Prof. Dr. Ewer erwidert, dies seien materielle Vorschriften, keine Verfahrensvorschriften.

Herr Rademacher ergänzt zu seinem vorherigen Vortrag, dass bei der Abwägung die Grundrechte höherrangiges Recht darstellen würden. Diese würden schwerer wiegen als die Planungsvorgaben des TdV.

Herr RA Prof. Dr. Ewer antwortet, dies sei eher eine Frage der materiellen Gewichtung der einzelnen Belange.

Herr Altenburg fragt, ob neue Kenntnisse hinsichtlich der Einbeziehung des Ufersicherungskonzeptes vor Altenbruch oder der Fahrrinnenverlegung vor Cuxhaven bestehen würden.
Herr Seidel erwidert, hierzu würden keine weiteren Anträge vorliegen. Sie seien kein Bestandteil des Verfahrens.

Herr RA Prof. Dr. Ewer ergänzt, Anträge würden sorgfältig hinsichtlich weiterer Beteiligungsschritte geprüft.

Herr Feldt erklärt, dass er einen schriftlichen Antrag auf Aussetzung des Planfeststellungsverfahrens stellen werde (vgl. Antrag Nr. 03) und trägt diesen vor. Die Aussetzung soll bis zur Klärung der im Antrag genannten Sachverhalte (16 Punkte) erfolgen, z. B. der Bedarf soll hinreichend dargelegt werden, eine reelle Nutzen-Kosten-Untersuchung solle vorgelegt werden, es habe eine Darstellung der tatsächlichen Auswirkungen auf die Arbeitsplätze zu erfolgen sowie der indirekten Auswirkungen des Vorhabens auf den Hinterlandverkehr. Es solle eine Aktualisierung der Datengrundlage hinsichtlich aller Daten die vor 2005 erhoben worden seien, sowie eine Kartierung der wertgebenden Tier und Pflanzenarten in den Schutzgebieten vorgenommen werden. Der LBP solle ohne Lücken sowie mit fachlich korrekter Bilanzierung der Eingriffe erstellt werden, es habe eine Einbeziehung aller Zusatzmaßnahmen z. B. des Ufersicherungskonzeptes und eine Klärung der Stabilität der UWAs zu erfolgen.

Herr Hemke möchte wissen, ob er die in seiner Einwendung formulierten Forderungen hier erneut als Antrag stellen müsse.

Herr RA Prof. Dr. Ewer antwortet, es bedürfe keines erneuten Antrags. Es obliege der Planfeststellungsbehörde gemäß § 24 VwVfG, den Sachverhalt von Amts wegen zu ermitteln, insbesondere wenn sie aufgrund der Einwendungen von Sachverhalten Kenntnis erlange.

Herr Gruber fragt, ob ein Wortprotokoll oder Inhaltsprotokoll von diesem Termin gefertigt würde. Es solle insbesondere wörtlich festgehalten werden, was Prof. Dr. Ewer ausführe.

Herr RA Prof. Dr. Ewer antwortet, man sei darüber übereingekommen, dass ein Inhaltsprotokoll ausreichend sei.

TOP 2 Bedarfsbegründung

TOP 2.1 Technische und wirtschaftliche Notwendigkeit

Der TOP 2.1 wird vom Verhandlungsleiter **Herrn Seidel** um 11:30 Uhr eröffnet. Eingangs fasst Herr Seidel den wesentlichen Inhalt der Einwendungen und Stellungnahmen zu diesem Themenkomplex zusammen.

Im Anschluss erläutert **Herr Osterwald** anhand einiger Powerpoint-Folien, woraus sich aus Sicht des TdV der Bedarf für das Vorhaben ergibt. Zunächst stellt Herr Osterwald die Entwicklung des Gesamtumschlags im Hamburger Hafen von 1995 bis 2015 (Prognose) dar. Danach ist für das Jahr 2008 von einem Gesamtumschlag von 140,4 Mio. t (Anteil Stückgut 97,9 Mio. t und Anteil Massengut 42,5 Mio. t) auszugehen. Für das Jahr 2015 prognostiziert der TdV einen Gesamtumschlag von 221,6 Mio. t. Davon sollten dieser Prognose zufolge 172,8 Mio. t auf den Umschlag von Stückgut, und 48, 8 Mio. t auf den Umschlag von Massengut entfallen. Weiterhin erläutert Herr Osterwald die Schiffsgrößenentwicklung ab 1980. Danach habe der Tiefgang der Schiffe von 13,50 m auf heute etwa 15,50 m zugenommen. Im Folgenden stellt Herr Osterwald dar, dass die Ladungsanteile großer Schiffe am Gesamtumschlag des Hamburger Hafens stetig zunähmen. So habe der Ladungsanteil von Schiffen mit einem Konstruktionstiefgang von bis zu 12,50 m im Jahr 2008 nur noch 42 % und der Anteil von Schiffen mit einem größeren Konstruktionstiefgang bereits 58% betragen.

Herr Weber aus Jork stellt den Antrag, das Verfahren wegen eines mangelnden Bedarfs einzustellen (vgl. Antrag Nr. 07). So seien die für die Auslastung großer Containerschiffe erforderlichen Güter nicht vorhanden. Dies habe zur Folge, dass ein großes Containerschiff wie die CMA CGM Hydra mit einer Länge von 337 m, einer Breite von 45,60 m und einem Konstruktionstiefgang von 14,50 m mit einem Ist-Tiefgang von 8,50 m nach Hamburg fahre (eigene Beobachtung am 11.05.2009). Anhand von Auswertungen der letzten zwei bis drei Monate habe er festgestellt, dass die großen in China und Korea gebauten Schiffe Hamburg anlaufen und das mit einem zunehmend geringeren Tiefgang. Der Grund sei nicht, dass die Reeder wert auf die tideunabhängige

Fahrt legen, sondern dass die Ladung fehle. Zurzeit sei eine Entwicklung zu beobachten, dass die großen Containerschiffe den Feederschiffen im Nahverkehr Ladungsanteile wegnehmen, weil auf der Ostasien-Route zu wenig Geld zu verdienen sei. So habe die Reederei Maersk im April zwischen Bremerhaven und Hamburg bereits drei Containerschiffe der Postpanmax-Klasse eingesetzt. Ein weiteres Argument gegen den Bedarf sei, dass der Hafen Southampton mit einer zur Verfügung stehenden Fahrwassertiefe von 12,60 m bei Niedrigwasser das Nadelöhr im Linienverkehr der Reedereien sei. Ein weiteres Nadelöhr sei die Zufahrt nach Antwerpen. Selbst nach einem derzeit geplanten Ausbau werde dort zukünftig eine Fahrrinne mit einer Wassertiefe von nur 13,10 m bei Niedrigwasser zur Verfügung stehen. Als Fazit sei festzustellen, dass die Schiffe wegen fehlender Ladung zunehmend weniger Tiefgang hätten. Darüber hinaus seien die Reeder darauf angewiesen, dass ihre Schiffe alle Häfen im Linienverkehr anlaufen können. Abschließend weist Herr Weber darauf hin, dass auch der Hamburger Senator Gedaschko aufgrund der Weltwirtschaftskrise davon ausgehe, dass die der Bedarfsbegründung zugrunde liegende Prognose für 2015 hinfällig sei.

Herr Nix stellt anhand eines kurzen Vortrags dar, warum aus Sicht des Förderkreises „Rettet die Elbe" kein Bedarf für die beantragte Fahrrinnenanpassung besteht. Da Herr Nix diesen Vortrag bereits in Otterndorf und Cuxhaven gehalten hat, beschränkt er sich hierbei auf die aus seiner Sicht wesentlichen Punkte. Grundlage des Vortrags sind Daten der Hamburg Port Authority (HPA) zu den Schiffstypen und Schiffsbewegungen von 2003 bis 2008. Bezogen auf das Jahr 2007 seien ca. 30.000 Schiffsbewegungen insgesamt gezählt worden, wobei 29.200 tideunabhängig und nur 769 tideabhängig gefahren seien. 2008 habe die Zahl der tideabhängigen Passagen weiter auf nur noch 573 abgenommen. Bezogen auf das Jahr 2008 seien 12.880 Vollcontainerschiffe von und nach Hamburg gefahren, davon 12.465 tideunabhängig und nur 415 tideabhängig. Weiterhin habe der Förderkreis „Rettet die Elbe" die Schiffsgrößen der Containerschiffe (max. Konstruktionstiefgang in Salzwasser) ausgewertet. Danach seien für das Jahr 2008 in der für den Ausbau bedeutsamen Klassen der Schiffe mit Konstruktionstiefgängen von 14 m – 14,50 m ca. 400 Schiffe, von 14,50 m bis 15 m ca. 500 Schiffe und mit Konstruktionstiefgängen von mehr als 15 m 114 Schiffe gezählt worden. Die Schiffe mit einem Konstruktionstiefgang von mehr als 15 m hatten, bezogen auf den Gesamtumschlag im Hamburger Hafen, im Jahr 2008 nur einen Anteil von 5,73 %. Anhand einer Übersicht stellt Herr Nix dar, dass selbst diese besonders großen Containerschiffe nicht einmal den für eine tideunabhängige Fahrt möglichen Tiefgang ausnutzen. Weiter sei erkennbar, dass es eine deutliche Differenz zwischen den Konstruktionstiefgängen, die der Bedarfsbegründung zugrunde gelegt worden seien, und den tatsächlichen Ist-Tiefgängen gebe. Relevant sei hierbei u. a., dass die Durchschnittsmengen der in Hamburg geladenen und gelöschten Waren relativ gering seien. So hätten die Schiffe mit einer Kapazität von bis zu 11.000 TEU und einem Konstruktionstiefgang zwischen 15 m und 15,50 m durchschnittlich nur jeweils 2.500 – 3.000 TEU gelöscht

und geladen. Anhand einiger Folien stellt Herr Nix den Linienverkehr einiger großer Reedereien im Ostasienverkehr dar. Danach laufen die Containerschiffe mehrere nordeuropäische Häfen, und darunter auch solche mit geringeren Tiefgangsverhältnissen als die des Hamburger Hafens, an. In aller Regel werden zunächst andere Häfen als der Hamburger Hafen angelaufen. Dies hat zur Folge, dass die großen Containerschiffe den Hamburger Hafen in aller Regel nur teilgeladen anlaufen.

Im Anschluss an den Vortrag von Herrn Nix, erläutert **Herr Feldt** die Bedeutung des Hamburger Hafens für den Arbeitsmarkt und die Folgen eines Verzichts auf die Fahrrinnenanpassung für die dortigen Arbeitsplätze. Die von der Fa. PLANCO ermittelte Zahl von ca. 156.000 direkt oder indirekt vom Hamburger Hafen abhängigen Arbeitsplätzen sei aus seiner Sicht nicht nachvollziehbar. Diese Angaben beruhten lediglich auf Hochrechnungen und Schätzungen auf Grundlage einer PLANCO-Untersuchung aus dem Jahr 2002, die ihm allerdings trotz mehrmaliger Nachfrage bis heute nicht vorgelegt worden sei. Insoweit sei es dem BUND nicht möglich, das Zustandekommen der Angabe „156.000 Arbeitsplätze" nachzuvollziehen. Die Behauptung des TdV, die Arbeitsplatzentwicklung sei an die Umschlagsentwicklung gekoppelt, werde durch die tatsächlichen Zahlen widerlegt. So sei festzustellen, dass es eine zunehmende Entkoppelung der Umschlagsentwicklung von der Arbeitsmarktentwicklung gebe. So sei der Containerumschlag auf den Hamburger Terminals zwischen 1998 und 2005 um 125 %, die Zahl aller Beschäftigten der HHLA in den vier Tätigkeitsfeldern Container, Intermodal, Logistik und Immobilien sei aber lediglich um 14,8 % gestiegen. Bei den der Bedarfsbegründung zugrunde gelegten Zahlen handele es sich lediglich um politisch beeinflusste Wunschvorstellungen, die dazu dienen sollen, das Vorhaben umzusetzen, obwohl diese Zahlen nicht die Realität wiedergäben. Tatsächlich habe die Zahl der direkt vom Umschlag abhängigen Arbeitsplätze nach einer Mitteilung der Hamburger Behörde für Wirtschaft und Arbeit (BWA) aus dem Jahr 2005 von 11.594 im Januar 1980 auf nur noch 4.718 im Jahr 2003 abgenommen. Herr Feldt kritisiert, dass der Bedarfsbegründung nicht diese Zahlen, sondern völlig hiervon abweichende Annahmen zugrunde gelegt worden seien. Anhand der Zahlen der BAW für das Jahr 2003 sei davon auszugehen, dass vor Beginn der Wirtschaftskrise weniger als 5.000 Arbeitsplätze direkt vom Hafenumschlag abhingen; derzeit dürften es nochmals weniger sein. Selbst bei einer konservativen Schätzung sei von maximal 4.000 vom Containerumschlag abhängigen Arbeitsplätzen auszugehen. Zwar würden vom Hafen auch indirekte Arbeitsplätzen abhängen; allerdings sei die Annahme abwegig, dass pro Hafenarbeiter von 20 zusätzlichen indirekten Arbeitsplätzen auszugehen sei. Selbst bei einer großzügigen Schätzung sei von maximal 15.000 - 20.000 direkt und indirekt vom Hafen abhängigen Arbeitsplätzen auszugehen. Das Wirtschaftsinstitut ISL habe bereits im Jahr 2000 in einer Seehafenprognose für das Bundesverkehrsministerium kritisiert, dass die Angaben der Hamburger Hafenverwaltung zu den hafenbezogenen Arbeitsplätzen zu hoch seien. Herr Feldt zitiert Herrn Prof. Läpple aus einem Interview mit

dem Hamburger Abendblatt, in dem sich dieser zu den Angaben der BWA zu den hafenabhängigen Arbeitsplätzen äußert. Danach sei die Zahl von ca. 150.000 Arbeitsplätzen eine völlig unrealistische Angabe, die nie belegt wurde und die sich auch nicht halten lasse. So beziffere der Hafen Rotterdam die Zahl der hafenabhängigen Arbeitsplätze mit 57.000 und sage ganz offen, dass die hafengebundenen Arbeitsplätze in den letzten Jahren deutlich zurückgegangen seien. Die heutigen Häfen seien weitgehend Containerschleusen; das Ein- und Auspacken, und damit die Wertschöpfung fänden im Hinterland statt. Herr Feldt nimmt Bezug auf neuere Angaben des TdV, wonach die Zahl der im Jahr 2007 in der Bundesrepublik vom Hamburger Hafen abhängigen Arbeitsplätze sogar bei 276.000 liegen soll. Anhand einer Übersicht stellt Herr Feldt die Hinterlandverflechtung des Hamburger Hafens dar, die u. a. als Argument für die Zahl der hafenbezogenen Arbeitsplätze herangezogen werde. Auf einer weiteren Folie werden die Hinterlandverflechtungen von Bremerhaven dargestellt, die mit denen des Hamburger Hafens nahezu identisch sind. Die weite Überlappung der Hinterlandverflechtungen mache deutlich, dass die damit verbundenen Arbeitsplätze im Hinterland nicht dem Hamburger Hafen allein exklusiv zugeordnet werden können. Auch sei die hafenbezogene Logistik letztlich austauschbar; d. h. wenn ein Container nicht mehr über Hamburg, sondern über Wilhelmshaven oder Bremerhaven umgeschlagen werde, entstünden dort die von der Logistik abhängigen Arbeitsplätze. Diese Sichtweise werde bestätigt durch ein vom WWF beauftragtes Gutachten des Berliner Instituts für Ökologische Wirtschaftsforschung aus dem Jahr 2009. Herr Feldt beantragt, dass auch dieses Gutachten Bestandteil des Verfahrens werden soll. Herr Feldt kritisiert, dass die Angaben des TdV zu möglichen Ladungs- und Arbeitsplatzverlusten bei einem Verzicht auf die Fahrrinnenanpassung willkürlich und nicht nachvollziehbar seien. Anhand einer Darstellung des Förderkreises „Rettet die Elbe" sei erkennbar, dass die Bandbreite der im Hamburg geladenen und gelöschten Containermengen zwischen wenigen hundert bis im Maximalfall knapp über 5.000 liege. Im Hinblick auf die Kapazitäten der Schiffe, für die der Ausbau erfolgen soll (Kapazitäten mit mehr als 8.000 TEU), werde deutlich, dass eine erhebliche Differenz zu den in Hamburg umgeschlagenen Containermengen bestehe. Die Wünsche der Reeder auf eine weitere Fahrrinnenanpassung seien darauf zurückzuführen, dass diese eine möglichst hohe Zahl von Transitcontainern transportieren möchten, um einen zusätzlichen Hafenanlauf zu sparen. Hiermit sei allerdings kein Nutzen für Hamburg verbunden. Mit der beantragten Fahrrinnenanpassung sei allenfalls ein betriebswirtschaftlicher Nutzen für einzelne Reeder verbunden, der aber nicht Maßstab für die Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens sein könne. Allein zugunsten von Transitladung eine Fahrrinnenanpassung durchzuführen, sei anhand der damit verbundenen Nachteile keinesfalls nachzuvollziehen. Herr Feldt bezieht sich auf eine von ihm erstellte wissenschaftliche Ausarbeitung, nach der ein Verzicht auf die Fahrrinnenanpassung für die nächsten 15 Jahre maximal 100 direkt vom Umschlag abhängige Arbeitsplätze betreffen könne. Zusammen mit den indirekt vom Hafen abhängigen Arbeitsplätzen sei von einer Zahl von 400 - 800 auszugehen. Der TdV gehe

demgegenüber für den Fall einer Verlagerung ganzer Dienste von einem Verlust von 31.700 Arbeitsplätzen und ohne Verlagerung ganzer Dienste von einem Verlust von 4.800 Arbeitsplätzen aus, ohne diese Angaben auch nur ansatzweise belegen zu können. Diese von ihm unter Worst-Case-Ansätzen prognostizierten theoretisch möglichen Verluste von 400 – 800 Arbeitsplätzen seien im Falle einer nationalen Seehafenkooperation nicht einmal tatsächliche Verluste, da diese Arbeitsplätze nach Wilhelmshaven oder Cuxhaven verlagert würden. Die vom TdV vorgelegte Bedarfbegründung beruhe lediglich auf einer regionalwirtschaftlichen Betrachtung Hamburger Interessen, obwohl zusätzlich geschaffene Arbeitsplätze in Wilhelmshaven oder Cuxhaven strukturpolitisch mindestens ebenso wichtig seien sind wie in Hamburg.

Herr Oellerich (TdV) entgegnet auf die Beiträge von Herrn Nix und Herrn Feldt, dass die angeführten Zahlen kein Indiz für oder gegen den Bedarf seien. Die Angaben zu den Schiffsbewegungen differenziert nach Konstruktionsklassen seien lediglich ein Resultat der Anpassungsstrategie der Reeder. Aufgrund der Entwicklung des Hamburger Hafens seit der letzten Fahrrinnenanpassung könne festgestellt werden, dass die zusätzlich gewonnenen Tiefgangsverhältnisse im tideunabhängigen Verkehr sehr gut angenommen worden seien. Dies sei wiederum ein Beleg dafür, dass die Reeder großen Wert auf eine tideunabhängige Erreichbarkeit des Hafens legten, da die Schiffe nach fest getakteten Fahrplänen eingesetzt werden und Verzögerungen vermieden werden müssten. Es könne nicht abgestritten werden, dass die Schiffsgrößen in den letzten Jahren erheblich zugenommen haben. Diese Schiffe könnten allerdings nur dann wirtschaftlich betrieben werden, wenn die zur Verfügung stehenden Kapazitäten auch ausgenutzt werden könnten. Dies sei ein deutlicher Beleg für den Bedarf an größeren Tiefgängen. Die von Herrn Feldt angeführte Entkoppelung von Umschlags- und Arbeitsplatzentwicklung sei keinesfalls ein Argument gegen das Ausbauvorhaben. Diese Entwicklung sei auf die zunehmende Rationalisierung im Hafenumschlag zurückzuführen. Vor diesem Hintergrund sei es von umso größerer Bedeutung, die vorhandenen Arbeitsplätze durch einen Umschlagszuwachs zu stützen.

Herr Kotzagiorgis (PLANCO, TdV) von der Fa. PLANCO erläutert im Anschluss die grundsätzlichen Berechnungsansätze der Wirtschaftlichkeitsberechnung. Danach habe PLANCO im Jahr 2002 eine umfangreiche Befragung aller Tätigkeitsbereiche mit Hafenbezug in Hamburg und der Metropolregion Hamburg durchgeführt. Hierbei seien die Bereiche mit einem Hafenbezug identifiziert worden. Dabei seien nicht allein umschlagsabhängige Tätigkeiten, sondern auch darüber hinausgehende Wirtschaftsbereiche, in denen hafenbezogene Tätigkeiten stattfinden (z. B. Speditionen, Verkehrsvermittlung, Lagerhaltung usw.) berücksichtigt worden. Innerhalb dieser Bereiche seien im Jahr 2002 mehr als 2.500 Fragebögen verschickt worden, wobei eine Rücklaufquote von 25 % zu verzeichnen war. Bei Stichproben seien dabei anhand der Beschäftigtenzahlen der jeweiligen Unternehmen kategorisiert worden. Hierbei seien alle Unternehmen mit 200 oder mehr Beschäftigten in die Umfrage einbezogen gewesen. Für diesen

Bereich seien Rücklaufquoten von nahezu 100 % zu verzeichnen gewesen. Anhand der hierdurch gewonnenen Angaben sei bezogen auf das Jahr 2001 die Zahl von ca. 145.000 in Hamburg und der Metropolregion Hamburg direkt und indirekt vom Hafen abhängigen Arbeitsplätzen ermittelt worden. Um auf der sicheren Seite zu liegen, habe man in der Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) aber gleichwohl nur die vom Hafen direkt abhängigen Arbeitsplätze berücksichtigt. Einbezogen in die NKU seien dabei nur die von einer Verlagerung von Umschlagsmengen betroffenen Arbeitsplätze (5.000 – 6.000 Arbeitsplätze). Bewertungsrelevant seien hiervon nur etwa 20 % gewesen, da davon ausgegangen worden sei, dass die übrigen Beschäftigten im Hamburger Umland einen neuen Arbeitsplatz finden würden. Die derzeitige Wirtschaftsentwicklung belege, dass die von PLANCO gewählten Ansätze belastbar seien. So führe der in den Bremischen Häfen zu verzeichnende Umschlagsverlust aufgrund der Wirtschaftskrise

von ca. 1 Mio. TEU dazu, dass derzeit allein bei den Gesamthafenbetrieben Bremen ca. 1.000 bis 1.300 Arbeitsplätze akut gefährdet seien (ohne Berücksichtigung von Speditionen, Lagerbetrieben, Umschlagsterminals usw.). Dies belege, dass die von Herrn Feldt prognostizierte Zahl von lediglich 100 von einem Verzicht auf die Fahrrinnenanpassung betroffenen Arbeitsplätzen viel zu gering sei.

Herr Feldt weist darauf hin, dass ihm bereits seit drei Jahren die Vorlage der PLANCO-Studie, die Grundlage der NKU sei, verwehrt werde. Entscheidend für die Überzeugungskraft der NKU sei beispielsweise, welche Arbeitsplätze als hafenabhängig bewertet worden seien. Nicht nachvollziehbar sei zudem, warum PLANCO sein Gutachten auf Fragebögen, nicht aber auf Angaben der Statistischen Landesämter stütze. Herr Feldt wiederholt seine Forderung nach Vorlage der PLANCO-Studie aus dem Jahr 2002.

Herr Rademacher vertritt die Auffassung, anhand aus den Tiefgängen der den Hamburger Hafen an- und ablaufenden Schiffe lasse sich kein Bedarf für die Fahrrinnenanpassung ableiten. Die Zahlen entsprächen vielmehr der Gauß'schen Normalverteilung. Nach eigenen Beobachtungen sei sogar festzustellen, dass die großen Schiffe mit einer Kapazität von über 10.000 TEU im Durchschnitt mit einem geringeren Tiefgang führen, als die 8.000 TEU Schiffe. Hieraus könne nur der Schluss gezogen werden, dass es keine ausreichende Ladung für die großen Containerschiffe gebe.

Herr Nix kritisiert, der TdV nehme immer nur Bezug auf angebliche Reederwünsche, ohne diese aber konkret belegen zu können. Die den Hamburger Hafen an- und ablaufenden Containerschiffe führen in aller Regel nach einem bestimmten Fahrplan. Hierbei seien die Reeder auf eine große Flexibilität angewiesen, da sich auf der langen Wegstrecke immer wieder Verzögerungen ergeben könnten. Die Reeder reagierten darauf beispielsweise durch eine geringere Fahrtgeschwindigkeit oder die Ansteuerung anderer Häfen. Der TdV müsse zumindest Angaben darüber vorlegen, wie viele große

Schiffe in der Elbmündung auf Reede liegen, weil die Fahrt nach Hamburg aufgrund nicht ausreichender Tiefgangsverhältnisse nicht möglich ist.

Herr Oellerich entgegnet, ihm sei nicht bekannt, dass Containerschiffe auf Reede liegen, weil dies eine Situation sei, die die Reeder aus Kostengründen unbedingt vermeiden wollen. Aus diesem Grunde legten die Reeder besonders großen Wert auf eine tideunabhängige Erreichbarkeit des Hamburger Hafens.

Herr Nix bittet den TdV um Mitteilung, auf Grundlage welcher Informationen der TdV das mutmaßliche Reederverhalten bei einem Verzicht auf die Fahrrinnenanpassung prognostiziert hat.

Herr Kotzagiorgis erläutert, die von PLANCO durchgeführte Befragung aller Tätigkeitsbereiche mit Hafenbezug beruhe auf einer detaillierten Wirtschaftsbereichsanalyse, die vom statistischen Bundesamt bezogen werde könne. Dabei habe sich PLANCO ausschließlich auf Wirtschaftsbereiche aus dem Verkehrssektor und der hafenbezogenen Industrie beschränkt. Die indirekt vom Hafen profitierenden Arbeitsplätze seien entsprechend einer gängigen Vorgehensweise über Input- und Outputtabellen abgeschätzt worden.

Herr RA Zundel regt unter Bezugnahme auf den der Planfeststellungsbehörde obliegenden Amtsermittlungsgrundsatz die Beauftragung eines von PLANCO unabhängigen Gutachters an, der bewerten soll, ob das PLANCO-Gutachten tatsächlich belastbar ist. Bis zur Vorlage dieses Gutachtens solle das Verfahren ausgesetzt werden.

Herr Dr. Lawrenz (Altländer Yachtclub) kritisiert, dass belastbare Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen nicht allein aufgrund des Rücklaufs von Fragebögen erstellt werden könnten. Die Befragten müssten zumindest beim Ausfüllen der Fragebögen durch Fachkräfte begleitet werden.

Herr Feldt weist darauf hin, dass die Befragung von PLANCO sich auf die Situation von 2001 beziehe. Auf Grundlage dieser Befragung seien lediglich Hochrechnungen bezogen auf die heutige Situation vorgelegt worden. Die wirtschaftliche Entwicklung der letzten zwei Jahre belege, dass eine solche Vorgehensweise nicht zu belastbaren Ergebnissen führe. Zwar sei dem TdV darin zuzustimmen, dass einige Reeder in der jüngeren Vergangenheit besonders große Containerschiffe bestellt hätten; diese Reeder profitierten voraussichtlich vom Ausbauvorhaben. Entscheidungsrelevant müsse aber sein, ob der Ausbau aus volkswirtschaftlicher Sicht sinnvoll sei. Herr Feldt nimmt im Weiteren Bezug auf die Broschüre des TdV zur Bedarfsbegründung. Hierin habe der TdV dargestellt, dass die Reeder daran interessiert seien, die Zahl der anzulaufenden Häfen zu reduzieren. Dies werde aber zu einer Mehrbelastung anderer Verkehrs-

teilnehmer führen (insbesondere LKW). Im Ergebnis sei die Fahrrinnenanpassung damit kontraproduktiv; die vom TdV vorgenommene regionale Betrachtung von Hamburger Interessen sei nicht ausreichend. Erforderlich sei zumindest eine nationale Betrachtung.

Herr Seidel unterbricht die Verhandlung zur Mittagspause um 13:00 Uhr.

Um 14:32 Uhr wird die Erörterung des TOP 2.1 weiter fortgesetzt.

Herr Nix verweist zu Beginn seines Wortbeitrages auf den Erläuterungsbericht in der Bedarfsbegründung auf Seite 7 Abb. 2.2. Ihm sei unklar, wie sich die Prognose des Gutachtens hinsichtlich der Beschäftigtenzahlen zusammensetze. Er stellt die Frage, welche Beschäftigten eigentlich der Hafenwirtschaft im weiteren Sinne zuzuordnen seien. Außerdem könne er nicht verstehen, was z. B. Finanzdienstleister mit der Hafenwirtschaft zu tun hätten, und fragt, wie diese berücksichtigt worden seien. Weiter stellt er die Frage, wie konsumabhängige Arbeitsplätze zustande gekommen seien.

Herr Kotzagiorgis bestätigt, dass der Bereich der Hafenwirtschaft in einen weiteren (nachgelagerte Sektoren wie z. B. Banken und Versicherungen) und einen engeren Bereich (z. B. Verkehrssektor) eingeteilt worden sei. Er erläutert anschließend, aus welchen Bereichen sich die Finanzdienstleister zusammensetzen. Dazu gehören unter anderem Schiffsfinanzierer und Handelsvermittlungen mit dem großen Bereich Lagereisektor.

Herr Nix möchte die Zahlen genauer differenziert haben.

Daraufhin führt **Herr Kotzagiorgis** aus, dass die Zahlen auf einer Selbstauskunft der angefragten Banken beruhten. Im Ergebnis zeige sich, dass nur ein relativ geringer Anteil der Beschäftigten im Bereich der hafengebundenen Finanzdienstleister tätig sei. Diese Selbstauskunft sei durch Stichproben überprüft worden.

Herr Nix zeigt anhand einer Auswertung der Daten des Statistischen Landesamtes, dass es bei den Beschäftigtenzahlen im Zeitraum 2003 bis 2007 nur geringfügige Änderungen gegeben habe.
Er stellt daher die Frage, wo sich die hafenbezogenen Arbeitsplätze in den fünf Kategorien wiederfinden.

Herr Kotzagiorgis antwortet dazu, dass die hafenabhängig Beschäftigen in vielen verschiedenen Bereichen, wie zum Beispiel im Verkehrs- und Industriesektor tätig sind. Er nennt in diesem Zusammenhang Handel und Dienstleistungsgewebe, Lagerei, Werften, Mineralölindustrie und auch das Baugewerbe usw..

Herr Nix gibt zu bedenken, dass zwar der Containerumschlag enorm gestiegen sei, die Zahl der Beschäftigten in den letzten 3 Jahren jedoch mehr oder weniger konstant geblieben sei. Daraufhin begründet dies **Herr Kotzagiorgis** mit einer Zunahme der Produktivität und Umschlagsaktivitäten.

Herr Nix stellt dazu fest, dass demnach durch den erhöhten Containerumschlag keine neuen Arbeitsplätze generiert werden.

Herr Kotzagiorgis entgegnet hierauf, dass durch die Erhöhung des Containerumschlags im Zeitverlauf immer weniger Beschäftigte durch die Zunahme der Produktivitäten zustande kämen. Dies könne man auch anhand eines Vergleiches der zeitlichen Entwicklung für 2001 und 2007 feststellen. In diesem Zeitraum habe es eine Umschlagsverdoppelung gegeben hätte, im Containerbereich jedoch eine weit unterproportionale Erhöhung der Arbeitskräfte. Dies bedeute allerdings nicht, dass es bei einem Umschlagsrückgang zu keinen Beschäftigungsverlusten komme.

Herr Seidel beendet die Diskussion zu diesem Aspekt, da sich der Dissens erkennbar nicht lösen lasse.

Frau Massow-Oltermann gibt an, dass es für die Bürger nicht nachvollziehbar sei, dass 420 Mio. € für die Reeder investiert werden, um einen tideunabhängigen Verkehr zu ermöglichen, aber dafür der Bürger, wie so oft, den Kopf hinhalten müsse.

Herr Rademacher fragt an, ob der PFB der in Fachkreisen diskutierte Begriff „Gesundschrumpfungstendenz" bekannt sei und ob dies in den Überlegungen zum Bedarf eine Rolle gespielt hätte. Hierbei gehe es um die Marktbereinigung durch Gesundschrumpfen der Megacarrier.
Zudem kritisiert er, dass die Verkehre erst über Hamburg geleitet werden und dann auf dem Landwege quer durch Europa. Dies mache sowohl volkswirtschaftlich und ökologisch keinen Sinn.

Herr Oellerich erläutert, dass die Diskussion über die Gesundschrumpfungstendenzen dem TdV auch bekannt sei, jedoch keine Tendenz zur Abnahme der Schiffsgrößenerkennbar sei.
Selbstverständlich gebe es bei der Schiffsgrößenentwicklung wirtschaftliche Grenzen. Die großen Schiffe seien bereits am Markt, daher sei eine Rückläufigkeit kein sinnvolles Argument. Ob es zukünftig zu noch größeren Entwicklungen käme, sei aus seiner Sicht fraglich.

Frau RA Dr. John (RAe Günther pp.) ist der Meinung, dass sich die Finanzkrise doch wirtschaftlich auf den Containerumschlag auswirken würde. Aufgrund der aktuellen Entwicklung seien die Prognosen unsicher und damit nicht gerichtsfest.

Außerdem bemerkt sie, dass das angegebene Bemessungsschiff nicht die aktuelle Entwicklung der Schiffsgrößen widerspiegle. Sie befürchtet, dass in Kürze ein erneuter Antrag auf eine weitere Fahrrinnenanpassung gestellt werden könnte, da bereits jetzt die im Antrag angesetzte Schiffsgröße überholt sei.

Herr Oellerich gibt ihr dahingehend recht, dass es größere Schiffe als das Bemessungsschiff gebe. Hieraus hätte man damals jedoch keinen Bedarf ableiten können. Gleichwohl habe sich dieser Schiffstyp weltweit durchgesetzt.

Die Frage wird von **Herrn Seidel** aufgegriffen. Aus seiner Sicht sei dieser Sachverhalt intensiv zu prüfen.

Herr Nix führt aus, dass bereits heute Schiffe mit einem Konstruktionstiefgang von 15,50 m fahren würden, die aktuellen Planunterlagen wiesen jedoch nur eine beantragte Tiefe von 14,50 m auf. Auch er befürchtet, dass somit in 2 Jahren die Elbe ein weiteres Mal vertieft werden müsse. Er möchte wissen, wie der aktuelle Bestellmarkt für Schiffe aussieht, und zwar nicht nur für die 15,50 m-Schiffe, sondern auch für Schiffe in den kleineren Tiefgangsklassen. Dies sei insofern wichtig zu wissen, da sich dann eventuell die weitere Fahrrinnenanpassung erübrigen würde.

Herr Oellerich weist darauf hin, dass seit Ende der 90er Jahre die Schiffsgrößenentwicklung uneinheitlich sei. Der Schwerpunkt der Schiffsgrößen liege bei einem Tiefgang von 14,5 m. Die Auswertung der Orderbücher zeige eine Entwicklung, die sich nicht am möglichen Maximum orientiere.

Herr Nix bittet darum, dass ihm und der Planfeststellungsbehörde die entsprechenden Daten aus den Orderbüchern zur Verfügung gestellt werden.

Herr RA Zundel geht in seinem Wortbeitrag auf das eingangs behandelte Thema der Fragebögen zu den Beschäftigtenzahlen ein. Die von den 2000 Fragebögen zurückerhaltenen Bögen beliefen sich auf die Zahl 500, was allerdings lediglich einer Quote von 25 % entsprechen würde, die überhaupt ausgewertet worden seien.

Auf die Frage von Herrn RA Zundel, in welchem Zeitraum und mit wie vielen Mitarbeiten die Fragebogenaktion durchgeführt worden sei, antwortet **Herr Kotzagiorgis**, dass die im Frühjahr 2003 begonnene Fragebogenaktion ca. ein dreiviertel Jahr gedauert habe. Daran seien 2-3 Festangestellte sowie zusätzliche 5-15 Personen für telefonische Rückfragen beteiligt gewesen. Die eigentliche Auswertung der Fragebögen habe insgesamt 2-3 Monate gedauert.
Auf Nachfrage von Herrn RA Zundel, gibt Herr Kotzagiorgis an, dass 100% der zurückgesandten 500 Fragebögen ausgewertet worden seien.

Im Anschluss an diese Diskussion hält **Herr Feldt** einen Vortrag zu dem Thema „Bewertung der Antragsunterlagen und der Nutzen-Kosten-Untersuchung von 2004". Er referiert im Folgenden über die Ergebnisse der PLANCO-Studie, nach welcher der Kosten-Nutzen-Faktor ohne Berücksichtigung des JadeWeserPorts bei 1:13 und mit Berücksichtigung des JadeWeserPorts bei 1:4,9 liege. Anhand der Folien stellt er dar, welche Punkte aus dem PLANCO-Gutachten nach seiner Ansicht überholt seien.
Nach seiner Meinung wären zum Beispiel die Kriterien: „Vermeidung von Doppelanläufen", „Massengutverkehr" und „Verkehrsumlenkung" aus der Nutzen-Kosten-Untersuchung komplett herauszurechnen. Andere Werte, wie z. B. Unterhaltungsbaggerungen sowie der Posten aus eingesparten Emissionen oder die Förderung des internationalen Leistungsaustausches, seien viel zu hoch angesetzt worden. Dadurch müsse im Endeffekt der Nutzen-Kostenfaktor schrumpfen.
Des Weiteren seien die Investitionskosten wesentlich höher, als ursprünglich angesetzt. Nach seinen Kalkulationen würden die Gesamtkosten bei 400 bis 500 Mio. € liegen. Das Projekt sei demnach nicht profitabel und ein wirtschaftliches Desaster.

TOP 2.2 Alternativen und Varianten

Herr Seidel gibt anschließend die wesentlichen Einwendungen und Stellungnahmen zum TOP 2.2 zusammenfassend wieder.

Herr Rademacher beschreibt als eine technische Lösung die Sedimentkonditionierung, mit der der Eingriff in die Elbe minimiert werden könnte. Dabei würde das abgelagerte Sediment durch Wasser-Luftinjektionen in eine flüssige Phase gebracht, damit der Bereich schiffbar werde. Dieses Verfahren sei in Emden und Husum bereits erfolgreich im Einsatz. Daher sollte diese technische Alternative in die Abwägung einbezogen werden. **Herr Osterwald** erläutert dazu, dass in Hamburg zur Sedimentkonditionierung ein Pilotprojekt geplant sei. Dies beziehe sich jedoch nur auf die Baggerunterhaltung und nicht auf die Herstellung der erforderlichen Baggertiefen.

Herr Dr. Heyer (BAW, TdV) führt hierzu ergänzend aus, dass das Verfahren der Sedimentkonditionierung bei Vertiefungsmaßnahmen um einen Meter und mehr völlig ungeeignet sei. Bei der Weser seien Versuche durchgeführt worden, die Kappen der Unterwasserdünen zeitweise abzutragen. Dies halte jedoch nur für eine Zeitspanne von 2-3 Monaten.

Herr Nix sieht auch die Seehafenkonzeption für die norddeutschen Häfen als Alternative an. Er fragt, ob dieses Konzept von der PFB eingeholt werde, da es ja nicht nur Eingriffe in die Elbe, sondern auch in die Weser vermeiden könnte. Außerdem will er wissen, ob die Umsetzung der Maßnahme erst nach der Vorlage dieser gemeinsamen Hafenkonzeption realisiert werde. Bei Betrachtung des Wohls der Allgemeinheit müssten daher auch andere Alternativen geprüft werden.

Herr RA Prof. Dr. Ewer wirft ein, dass der Begriff Alternativenprüfung nicht bedeute, ein alternatives Verkehrskonzept zu entwickeln, sondern vielmehr Alternativen zum Planungsziel zu prüfen, welches es sei, Hamburg als Hafenstandort zu fördern und zu stärken.

Herr Feldt gibt an, dass man die Sicht erweitern müsse und beruft sich auf den Bundesverkehrswegeplan von 2003, bei dem die Durchführung einer Strategischen Umweltprüfung (SUP) gemäß UVPG, die einem Planfeststellungsverfahren voranzustellen sei, versäumt worden wäre.
Hier würde das Europarecht missachtet, da hier eine nationalrechtliche Lücke bestehe. Ferner weist er darauf hin, dass aufgrund eines Kabinettsbeschlusses vom 15.09.2004 der Weg zur Entwicklung einer nationalen Seehafenkonzeption freigemacht worden sei. Mit zweijähriger Verspätung sei dieses Konzept nunmehr im Entwurf vorhanden, den es in diesem Verfahren aus seiner Sicht zu berücksichtigen gelte.

Herr RA Prof. Dr. Ewer führt umfänglich aus, dass der Bundesverkehrswegeplan kein Plan sei, der durch das Gesetz vorgeschrieben sei. Daher sei dieser auch nicht SUP-pflichtig. Dies beträfe vor allem den Ausbau von Bundeswasserstraßen. Der Bundesverkehrswegeplan sei im Übrigen vielmehr ein informelles Planungsinstrument der Bundesregierung und auch gemeinschaftsrechtskonform. Er könne daher die Argumente von **Herrn Feldt** nicht nachvollziehen.

Herr Feldt hält diesen Punkt nach wie vor für strittig. Dies gilt auch für die Einschätzung der europarechtlichen Auslegung. Die Kommission sei hier völlig anderer Auffassung. Hier bestehe ein erhebliches verfahrensrechtliches Risiko, wenn man mit dieser Rechtsauffassung in einen Beschluss hineingehe.

Herr RA Prof. Dr. Ewer sieht hier allerdings überhaupt kein Risiko, da die Kommission diese Punkte bislang gegenüber Deutschland nicht beanstandet habe. Von der Aufnahme in den Bundesverkehrwegeplan hänge keine Einzelrechtsfolge ab, der Plan sei lediglich ein informelles Planungs- und Finanzierungsinstrument.

Herr Seidel schließt um 15:44 Uhr den TOP 2.2.

TOP 3 Änderung der Tidedynamik/ Gutachten der Bundesanstalt für Wasserbau

Herr Seidel eröffnet um 15:44 Uhr den TOP 3 und bittet **Herrn Dr. Heyer** einen kurzen einführenden Vortrag zu den Gutachten der BAW zu halten.

Herr Dr. Heyer stellt in einem Vortrag die Aufgaben der BAW vor und macht Ausführungen unter anderem zur Modelltechnik, zum Strombaukonzept, den ausbaubedingten Änderungen der Tidekenngrößen sowie Sturmflutkenngrößen und zu den Änderungen der Brackwasserzone.
Aufgrund der Diskussion in den vorangegangenen Erörterungsterminen hat Herr Dr. Heyer seinen Vortrag um zwei Folien ergänzt. Er stellt den Salzgehalt im Ist-Zustand und dessen Verteilung über das Längsprofil graphisch dar und erläutert, dass das System entgegen der Annahme von Herrn Nix gut durchmischt sei. Eine Salzsohle bilde sich nicht aus.
Weiter zeigt er anhand eines Längsschnitts durch das 3D-Modell eine Darstellung zu den suspendierten Sedimenten. Man könne hier die Lage der Trübungszone bei maximalen Schwebstoffgehalten erkennen. Die Änderung des maximalen Schwebstoffgehaltes würde sich ausbaubedingt um weniger als 5 mg/l verändern.
Der mittlere Schwebstoffgehalt im Bereich des Lühebogens, nehme sogar leicht ab.

Herr Hemke bittet die BAW um eine Einschätzung zur Klimaveränderung und die hieraus resultierenden Auswirkungen auf den Meeresspiegel.

Hierzu erläutert **Herr Dr. Heyer** anhand einer beispielhaften Darstellung zum Weser-Projekt, dass die ausbaubedingten Änderungen nicht größer würden, wenn man den Meeresspiegelanstieg berücksichtige. Er verweist in diesem Zusammenhang auf das Forschungsvorhaben „Klimzug-Nord", welches unter Beteilung der BAW zurzeit durchgeführt werde.

Frau Schlichting-Weseloh zeigt anhand einer handschriftlichen Papiergraphik den Verbund der Elbe zum Grundwasserleiter. Sie befürchte eine ausbaubedingte Änderung des Grundwasserspiegels und dadurch eine Gefährdung des Deiches.

Herr Rademacher stützt sich auf die Aussagen von Herrn Dr. Spingat (Manzenrieder + Partner) im Otterndorfer EÖT und sieht noch Klärungsbedarf hinsichtlich der Kalibrierung der BAW-Modelle. Er führt aus, dass die BAW die Topographie der Elbe von 1994 und 2003 in Übereinstimmung gebracht und kalibriert habe, obwohl die letzte Fahrrinnenanpassung, die Topographie verändert habe. Daher sei die Kalibrierung fehlerhaft. Nach seinen Informationen sähen das andere Behörden ähnlich. Diese würden sogar einen ausbaubedingten Anstieg der Sturmflutscheitelwasserstände um bis zu 9 cm erwarten.

Herr Dr. Heyer entgegnet hierauf, dass die Sturmflutscheitelwasserstände intensiv mit dem NLWKN diskutiert worden seien. Hierbei habe es keinen Widerspruch von Seiten der Behörde gegeben. Ferner weist er darauf hin, dass die Modelle ständig überprüft werden. Er empfiehlt Herrn Rademacher, sich intensiv mit den BAW-Gutachten auseinanderzusetzen. Man könne dabei feststellen, dass für beide Modellvarianten (gemeint sind Vergleichs- und Ausbauzustand) zur Kalibrierung die Reibung erhöht worden sei.

Nach seiner Ansicht gebe es kein Gutachten, das sich genauer mit diesem Sachverhalt auseinandergesetzt habe.

Weiter macht **Herr Dr. Heyer** deutlich, dass die Kalibrierung so durchgeführt worden sei, dass die Charakteristik der Sturmflutwelle plausibel sei. Im Übrigen seien die topographischen Änderungen im Zeitraum von 1994 bis 2003 im Wesentlichen auf die letzte Fahrrinnenanpassung von 1999 und die DA-Erweiterung zurückzuführen. Die daraus resultierenden prognostizierten Veränderungen lägen bei ca. 3 cm.

Herr Rademacher wirft Herrn Dr. Heyer vor, dass die Kalibrierung nur dadurch erreicht worden sei, dass die Rauhigkeiten der Vorländer angepasst worden seien.
Daraufhin macht **Herr Dr. Heyer** deutlich, dass dieses Vorgehen zur Kalibrierung genau richtig sei, da die Rauhigkeitsbeiwerte entsprechend angepasst werden müssten.

Herr Rademacher merkt an, dass es in den vergangenen 30 Jahren im Mündungstrichter der Elbe einen Sedimentverlust von rund 100 Mio. m^3 gegeben habe. Insbesondere seit 1994 sei hier eine erhebliche Entwicklung festzustellen.

Auf die Frage, auf welche Höhe sich die Anteile seit 1994 belaufen, erwidert **Herr Dr. Heyer**, dass dies bisher nicht ausgewertet worden sei. Die Wirkung der Veränderung in der Außenelbe auf die Scheitelwasserstände der Sturmfluten sei jedoch unerheblich, da die Veränderungen der Wassertiefen, bezogen auf die Gesamtfläche der Außenelbe, keine große Rolle spiele.

Zusammengefasst lasse sich festhalten, dass die Veränderungen der Sturmflutscheitelwasserstände seit 1994 insgesamt so gering seien, dass sie unterhalb von 10 cm bleiben würden. Die Kalibrierung sei ausreichend genau. Im Übrigen entspräche dies dem Stand der Technik.

Herr Gruber fragt, nach einer möglichen Verschiebung der Sauerstoffbilanz. An der Schwingemündung gebe es eine Unterschreitung von 6 mg pro Liter gegeben.

Herr Kindermann (TdV) erklärt, dass dies von einem anderen Gutachter im Gutachten H2a untersucht worden sei. Er schlägt vor, das Thema zu einem späteren Zeitpunkt zu behandeln, wenn der Gutachter zugegen sei.

Herr Gruber erklärt, dass er dann nicht da sein werde.

Herr Quast möchte wissen, wie das Sturmtief Anatoll verlaufen wäre, wenn das Sturmtief 80 km weiter südlich durchgezogen wäre, wie hoch die Sturmflut 1976 aufgelaufen wäre, wenn in Kehdingen und Haseldorf nicht die Deiche weggegangen wären. Er fragt, warum die Sturmflut von 1962 nicht in die Berechnung mit einbezogen worden sei.

Herr Dr. Heyer erwidert, er könne hinsichtlich des Sturms Anatoll keine Auskunft geben, jedenfalls sei aber die Bemessungssturmflut mit ihren Parametern diejenige, die heute als die verheerendste angesehen werde (Sturmflut von 1976). Man gehe davon aus, dass sich gemäß dem ausgewählten Ensemble an Sturmfluten die Scheitelwasserstände nicht signifikant verändern würden. Die Einbeziehung der Sturmflut von 1962 wäre nur mit einem erheblichen Aufwand verbunden und würde keine neuen Erkenntnisse bringen.
Er könne nicht sagen, wie hoch die Flut 1976 aufgelaufen wäre, wenn die Deiche nicht gebrochen wären.

Herr Quast wendet ein, dass diese Hilflosigkeit besorgniserregend sei und fragt Herrn Seidel, ob man sich das Verfahren auch so vorstellen könne, dass im Ergebnis der Beschluss zu einem anderen Ausbauvorhaben oder zu einem beschränkten bzw. gar keinem Ausbau führen könne.
Herr Seidel antwortet, die PFB könne nur über das entscheiden, was beantragt worden sei, nicht, ob ein anderer Antrag sinnvoller wäre.

Herr Dr. Heyer wiederholt, er gehe nicht davon aus, dass man zu einem anderen Ergebnis käme, wenn man die Sturmflut von 1962 auch noch simulieren würde.

Herr Nix hält eine kurze Präsentation zu diesem Thema. Er stellt anhand von einigen Folien die Strömungsverhältnisse im Altenbrucher Bogen dar. Er befürchtet, dass sich die Strömungsgeschwindigkeit ausbaubedingt noch einmal erheblich erhöhen werde. Hinsichtlich der dort geplanten UWAs, müsse man berücksichtigen, dass sich zwischen Watt und nächstgelegenem Ufer die Strömung wie in einer Düse beschleunigen werde. Durch die geplante Einengung des Mündungsbereiches werde die Düsenwirkung noch vergrößert. Er zweifelt die Lagestabilität der UWAs und die Deichsicherheit an.

Herr Dr. Heyer erklärt, dass sich die mittlere und maximale Strömung um 8-10 % erhöhen werde. Dies sei eine signifikante Veränderung, daher halte er die Ufersicherungsmaßnahmen im Altenbrucher Bogen für sinnvoll.

Herr Nix wendet ein, dass geprüft werden müsse, ob das Ufersicherungskonzept in das Verfahren mit einbezogen werden könne, weil, sich die Strömungsgeschwindigkeiten im Bereich Altenbrucher Bogen erhöhen würden.

Herr Osterwald erklärt, gemäß BAW-Gutachten werde sich vor Altenbruch die Strömungserhöhung ausbaubedingt in dem Bereich oberhalb des Glameyer Stack auch in den Vorstrangbereich ausdehnen. Daher sei der Bau der UWA Glameyer Stack Ost in diesem Bereich zur Sicherung der Unterwasserböschung vorgesehen. Auf Wunsch des Landes Niedersachsens sei nach Planänderung eine weitere UWA Glameyer Stack West geplant. Sie diene für den Uferschutz, nicht dem Ausgleich ausbaubedingter Wirkungen.

Herr Nix fragt, inwieweit es sich bei den UWAs um stabile und nachhaltige Bauwerke handele. Wenn nur Sand eingebracht würde, wäre dieser in einem halben Jahr wieder weg.

Herr Osterwald bestätigt, dass ein reines Sandgemisch von der Strömung sofort wieder abgetragen würde. Diese UWAs würden deshalb befestigt und erosionsstabil errichtet und seien dauerhaft ausgelegt.

Herr Nix möchte wissen, warum dann trotzdem zusätzlich Ufersicherungsmaßnahmen wie das Buhnenkonzept geplant seien.

Herr Osterwald antwortet, dass der TdV keine weiteren Maßnahmen plane. Bei dem weiteren Ufersicherungskonzept mit Buhnen gehe es um eine Verbesserung des heutigen Deckwerksschutzes. Hier bestehe kein Zusammenhang mit dem Verfahren zur Fahrrinnenanpassung.

Herr Jessen aus Hamburg ist erstaunt, dass die Sturmflut von 1962 nicht bei der Berechnung berücksichtigt worden sei sowie dass nicht berücksichtigt worden sei, was passiert wäre, wenn die Deiche nicht gebrochen wären. Herr Glindemann (HPA) habe in einem Vortrag geäußert, wenn die Deiche damals nicht gebrochen wären, wäre Hamburg abgesoffen. Dies soll noch einmal geprüft werden.
Die Unterlagen würden auch keine Aussage über die Deichsicherung auf der Nordseite von Wedel bis Oevelgönne enthalten, dort sei die Deckwerksunterhaltung mangelhaft.

Herr Dr. Heyer erläutert dazu, wenn die Deiche nicht gebrochen wären, wäre das Wasser in Hamburg zwar höher aufgelaufen, aber nicht höher als um 1 m. Erneute Bemessungen, bezogen auf die heutigen Deichhöhen, seien nicht erforderlich.

Herr Jessen ergänzt, Herr Glindemann habe eine Alternative vorgestellt um gefährdete Gebiete zu entlasten. So könnten etwa bestimmte Deiche bewusst wieder geöffnet werden.

Herr Dr. Heyer erklärt, hierbei handele es sich um einen sogenannten Entlastungspolder. Dieser könne zur Entlastung der Gebiete stromauf dienen. Diese Technik sei an der Schelde erfolgreich eingesetzt worden.

Herr Osterwald weist noch einmal darauf hin, dass vorhabensbedingt keine derartigen Maßnahmen erforderlich seien.

Herr Kruse (BUND Nds.) fragt, ob es einen standardisierten Rauhigkeitsbeiwert gebe und wenn ja, warum dieser manipuliert worden sei. Außerdem möchte er wissen, woher der Optimismus komme, dass zukünftig weniger gebaggert werden müsse.

Herr Dr. Heyer erläutert, in bestimmten Gebieten, z. B. der Bereich der Begegnungsstrecke oberhalb von Wedel, werde zukünftig mehr gebaggert werden müssen. Er habe nicht gesagt, das Baggermengen zukünftig abnehmen würden, sondern, dass durch das Strombaukonzept das Tideniedrigwasser nicht so stark absinken werde wie ohne. Daher sei mit Strombaukonzept weniger Baggern erforderlich als ohne Konzept.
Hinsichtlich des Rauhigkeitswertes ergänzt er, dass die Rauhigkeitselemente in den Vorländern sich regelmäßig verändern würden. Man könne nicht für jede Fläche exakt Berechnungen anstellen. Der Wert werde im Sinne der Kalibrierung angepasst.

Herr Hemke fragt, ob hinsichtlich des klimabedingten Anstiegs des Meeresspiegels Untersuchungen stattgefunden hätten bzw. dazu noch erfolgen würden.

Herr Dr. Heyer erwidert, für dieses Vorhaben sei die Erstellung klimabedingter Gutachten nicht erforderlich gewesen. Hierbei würde es sich um langfristige Entwicklungen handeln. Wenn der Meeresspiegel um 80 cm bzw. 1 m pro Jahrhundert steigen werde, könne sich das z. B. auf den Schwebstofftransport auswirken. Hier müsste im Rahmen von Langzeitstudien untersucht werden, wie sich etwa dieser Schwebstofftransport etc. entwickeln würde. Dies sei im Rahmen eines vorhabensbezogenen Gutachtens nicht möglich, sondern nur durch langfristige Forschungsprojekte.

Herr Hemke erwidert, im Hinblick auf die Bedeutung des Vorhabens sei es unverantwortlich, dieses ohne die angesprochenen Untersuchungen durchzuführen.

Herr Osterwald ergänzt, die für den Hochwasserschutz zuständigen Behörden der Länder würden ständig prüfen, inwieweit der Hochwasserschutz sichergestellt sei.

Herr Schroeder stellt fest, dass die Medemrinne sich verändert habe, sie wandere immer weiter nach Norden. Man sollte sie so lassen wie sie jetzt sei. Schon jetzt laufe ein Teil des ablaufenden Wassers in das Klotzenloch ab.

Herr Osterwald erwidert, bereits 2001 seien diese Fragestellungen auch aufgrund von natürlichen Beobachtungen untersucht worden. Das Strombaukonzept müsse auch ohne Vertiefung weiter verfolgt werden.

Herr Dr. Heyer erklärt, das Klotzenloch habe früher fast identisch ausgesehen wie die Medemrinne und sich dann langsam zu einer längeren Rinne entwickelt. Es werde aber nicht so sein, dass nicht mehr so viel gebaggert werden müsse, es werde zu einer Entflechtung der Transportbänder kommen. Es sei sinnvoll durch einen entsprechenden Strombau diesen Prozess zu verlangsam, was einer Optimierung gleich käme.

Es gibt keine weiteren Wortmeldungen. Die Verhandlung wird um 17:25 Uhr bis zum nächsten Tag geschlossen.

2. Erörterungstag 13. Mai 2009

Herr Seidel begrüßt um 10:00 Uhr die Anwesenden, setzt die Erörterung fort und ruft TOP 4 auf.

TOP 4 Betroffenheiten

TOP 4.1 Betroffenheiten der Landwirtschaft

TOP 4.1.1 Beeinträchtigung durch die Verschiebung der Brackwasserzone

Er übergibt **Herrn Böschen (PFB)** das Wort, der zunächst die wesentlichen Einwendungen und Stellungnahmen zu dem TOP 4.1.1 vorträgt.

Herr Hemke verweist auf seine Einwendung und erklärt, dass die Nachteile für die Landwirtschaft nicht ausreichend dargestellt worden seien. Aus seiner Sicht sei die Landwirtschaft ein bedeutender Wirtschaftsfaktor, den es zu berücksichtigen gelte, und fordert hierzu entsprechende Untersuchungen.

Herr Böschen weist darauf hin, dass diese Untersuchungen in der Antragsunterlage im Teil J enthalten seien. Zur Frage, wie die Landwirtschaft als Ganzes betrachtet worden sei, bittet er den TdV um eine kurze Erläuterung.

Herr Osterwald erläutert dazu, dass die Auswirkungen nach allen gesetzlichen Vorgaben geprüft worden seien, wobei insbesondere die Aspekte der Beregnung und Grundwasserqualität im Vordergrund gestanden hätten. Alle Belange seien in den Gutachten umfassend dargestellt.

Herr RA Günther (RAe Günther pp.) beklagt sich, wie auch bereits in dem Cuxhavener Termin, dass das Verfahren sehr unbefriedigend sei, da einerseits die Unterlagen veraltet seien, andererseits es immer noch keine ausreichenden Antworten des TdVs zu den Einwendungen gebe. Aus seiner Sicht müssten Antworten gegeben werden, ansonsten werde die Erörterung fehlerhaft durchgeführt.

Auch **Herr von Blücher** findet die Erörterungstermine sehr unbefriedigend. Der TdV gebe keine ausführlichen Antworten auf gestellte Fragen, sondern verweise nur auf seine Antragsunterlagen. Er möchte anschließend wissen, wieso seit neuestem im Hetlinger Hafen Krabben gefischt werden könnten. In der Lühe sei der Salzgehalt auch in 3 km stromauf noch deutlich messbar. Es stelle sich daher die Frage, wie dies mit den Prognosen zur Verschiebung der Brackwasserzone zusammenpasse.

Herr Böschen möchte in diesem Zusammenhang vom Träger des Vorhabens bzw. der Projektgruppe Beweissicherung wissen, inwieweit die Prognosen der letzten Fahrrinnenanpassung zur Verschiebung der Brackwasserzone entweder eingetreten seien oder sich gar verschlechtert hätten.

Herr Osterwald teilt mit, dass die Entwicklung des Salzgehaltes durch Leitfähigkeitsmessungen an insgesamt 10 Messstellen im Rahmen der Beweissicherung zur letzten Fahrrinnenanpassung routinemäßig erhoben würde.

Herr Neumann (WSA HH, Beweissicherung) berichtet anschließend ausführlich im Rahmen eines Vortrages über das Beweissicherungsverfahren. Der Salzgehalt (Leitfähigkeit) werde, wie im Planfeststellungsbeschluss von 1999 vorgegeben, an verschiedenen Stellen in der Elbe regelmäßig gemessen. So werde zum einen in der Rinne selber gemessen, und zwar an den Stellen, an denen auch die Strömungsgeschwindigkeit gemessen werde, um festzustellen, ob die seinerzeit getroffene Prognose der Verschiebung der Brackwasserzone um 500 m eingetroffen sei oder nicht. Im Ergebnis zeige sich jedoch, dass eine messtechnische Erfassung einer Verschiebung um 500 m nicht möglich gewesen sei.
Viel wichtiger seien aber die Untersuchungen des Salzgehaltes als Schutzauflage, um zu verhindern, dass zu stark mit Salz belastetes Wasser für obstbauliche Zwecke entnommen würde. Mit den betroffenen Landwirten und Deichverbänden sei bereits frühzeitig über eine Lösung dieses Problems diskutiert worden. So werde an den Schnittstellen zur Elbe, d. h. an den Sperrwerken jeweils die Leitfähigkeit gemessen. In Zusammenarbeit mit der Obstbauversuchsanstalt seien entsprechende Grenzwerte festgelegt worden, um Schäden im Obstbau zu verhindern. Mittlerweile seien die Daten des Messnetzes im Internet abrufbar, so dass jederzeit festgestellt werden könne, ob Wasser für Beregnungszwecke bedenkenlos entnommen werden könne oder nicht.
Letztlich gehe es hier um zwei Grenzwerte (Obstbau, Viehtränke), deren Überschreitung wesentlich sei. Am Beispiel der Lühe könne man anhand der Auswertung der Messwerte erkennen, dass die Grenzwerte nicht überschritten seien. Sollten Messgeräte ausfallen, werde die jeweils nächstgelegene Messstation herangezogen. Auch an einem weiteren Beispiel, diesmal für die Schwinge, wird aufgezeigt, dass es hier zwar seit 2001 hohe Fluktuationen innerhalb der Messwerte gegeben habe, aber es auch hier über den gesamten Zeitraum nicht zu Grenzwertüberschreitungen gekommen sei.
Zum Abschluss seiner Ausführung gibt er noch einen Überblick über die Gesamtsituation an der Elbe. Hierbei werde sichtbar, dass es erst ab dem Bereich Ruthenstrom vereinzelt zu Überschreitungen komme. Auch bei den Grenzwerten für die Viehtränke komme es erst ab dem Sperrwerk Abbenfleth zu vereinzelten Überschreitungen.

Auf die Frage von Herrn von Blücher, in welcher Tiefe denn die Salzgehalte gemessen würden, antwortet **Herr Neumann**, dass die Messsonden in der Regel einen Meter über Grund sitzen würden.

Herr von Blücher möchte ferner wissen, wie es zu erklären sei, dass sowohl lebende Seepocken an Schiffen wachsen würden, die die Häfen nicht mehr verließen, wie z. B. im Hetlingen Hafen oder in Neuenschleuse als auch, dass Krabben z. B. im Hetlinger Hafen vorkämen. Er beklagt sich darüber, dass dieser Sachverhalt in den Antragsunterlagen nicht entsprechend untersucht worden sei.

Nach Ansicht von **Herrn Wehrt (Altländer Yachtclub AYC)** seien die Pocken zweifelsohne ein biologischer Parameter, über den man nicht hinweggehen dürfe. In Neuenschleuse habe man bereits nach 2 Jahren Seepocken an einem neuen Schiff gehabt. Des Weiteren merkt er an, dass in der Literatur eindeutig nachzulesen sei, dass der Salzgehalt bei vergleichbaren Untersuchungen in der Tiefe des Fahrwassers immer höher sei als in den Randbereichen und dass darüber hinaus das Salz in der Tiefe des Fahrwassers immer weiter transportiert werde als in flacheren Zonen. Dies könnte hinsichtlich der Korrosion an den Dalben/Schlengelanlagen im Neuenschleuser Hafen bedeutsam sein.

Herr Neumann verweist dazu auf die ausführliche gestrige Darstellung von Herrn Dr. Heyer. Danach gebe es eine sehr gute Durchmischung des Wassers in der Elbe und ein Salzkeil komme heute in der Elbe nicht mehr vor. Es sei allerdings unstrittig, dass salzhaltiges Wasser schwerer sei als Frischwasser.

Herr Böschen erläutert, dass für die Landwirtschaft ausschließlich der Salzgehalt an der Entnahmestelle entscheidend sei.

Herr RA Günther fasst noch einmal zusammen, dass sich die von der Beweissicherung genannten Grenzwerte von 1 g/l auf den Obstbau und 1 Promille auf die Viehtränke beziehen würde und diese Grenzwerte gerichtlich vorgegeben worden seien. Er bittet um Weitergabe der gerichtlichen Entscheidung hierzu. **Herrn Neumann** sagt ihm dies zu.
Ferner möchte RA Günther wissen, wie repräsentativ die Messwerte an den Sperrwerken zum Salzgehalt hinsichtlich der Entnahmebereiche seien, da im Bereich der Siele/Fluttore, sofern diese offen sind, relativ viel Süßwasser in die Elbe fließe.

Herr Neumann führt hierzu aus, dass im Rahmen der Beweissicherung eine Risikobetrachtung gemacht werde und die entsprechenden Daten zur Verfügung gestellt würden. Letztlich gehe es um die Einzugsgebiete, aus denen Wasser entnommen wird. Es werde daher an den Stellen gemessen, an denen für das Einzugsgebiet der größte Salzgehalt zu erwarten wäre. Alle anderen Entnahmestellen in diesem Einzugsgebiet hätten demnach geringere Salzgehalte.

Dies sei aus Sicht von **Herrn RA Günther** jedoch nicht plausibel, da an den Sperrwerken doch erhebliche Süßwasserbeimischungen durch die Nebenflüsse anzutreffen seien, wodurch das salzhaltige Elbewasser entsprechend verdünnt würde. In anderen Bereichen, wie z. B. Beetgräben, die mit den Vorflutern direkt verbunden sind, seien

jedoch möglicherweise höhere Salzbelastungen anzutreffen, als an den Entnahmestellen. Der Salzgehalt sei somit nicht nur abhängig vom Elbstrom sondern auch von den Zuflüssen der Nebenströme.

Herr Neumann berichtet von einer gerichtlichen Auseinandersetzung hinsichtlich der Wasserentnahme in Wetterndorf. Dort sei seinerzeit keine Messstelle eingerichtet worden, da die Messergebnisse der Station Schwinge, die erheblich weiter stromab liegt, hinreichend repräsentativ für die Beurteilung der Salzbelastung seien. Bis heute seien keinerlei Überschreitungen des Grenzwertes festgestellt worden. Das entsprechende Gerichtsurteil könne Herrn RA Günther zur Verfügung gestellt werden.

Des Weiteren möchte **Herr RA Günther** wissen, wie die Messungen dokumentiert würden und was konkret gemessen würde (gemittelte Beurteilungspegel, Belastungsspitzen etc.).

Hierzu führt **Herr Neumann** aus, dass die Messdaten alle 10 Minuten an jeder Messstelle erhoben und in diesem Zeitraster auch ins Internet eingestellt würden.

Herr RA Günther bezweifelt, dass man mit einer stichprobenartigen Messung über alle 10 Minuten die kontinuierliche Salzbelastung erfassen könne, da die Salzbelastungen innerhalb eines zehnminütigen Messzeitraumes durchaus schwanken könnten, was theoretisch, so die Antwort von **Herrn Neumann**, möglich sein könnte.

Auf die anschließende Frage von Herrn RA Günther, wann die letzte Elbvertiefung fertiggestellt worden sei, antwortet **Herr Neumann**, dass die letzten Arbeiten zur Fahrrinnenanpassung im November 2000 abgeschlossen worden seien.

Herr RA Günther möchte darauf hin wissen, ob der Beurteilungszeitraum 2000-2008 überhaupt repräsentativ sein könne, um ein zuverlässiges Bild über den Salzgehalt der Elbe bei den unterschiedlichsten dynamischen Zuständen erhalten zu können, und damit eine fundierte Basis für Prognosen.

Herr Neumann erwidert, dass es nicht Aufgabe der Beweissicherung gewesen sei, alle Prognosen im Detail zu überprüfen. Vielmehr sei es gemäß Planfeststellungsbeschluss vom 22.02.1999 die Aufgabe gewesen, die Landwirtschaft gegenüber ausbaubedingten Beeinträchtigungen zu schützen. Die Frage, ob die seit 2000 durchgeführten Messungen repräsentativ seien, könne er im Übrigen nicht beantworten.

Herr Böschen bittet noch einmal um Beantwortung seiner Ausgangsfrage, nämlich, ob die Ergebnisse der Beweissicherung die damaligen Prognosen zur Verschiebung der Brackwasserzone bestätigen würden. Darauf gibt **Herr Neumann** an, dass er auf Grundlage der Beweissicherung hierzu keine entsprechende Aussage machen könne.

Herr RA Günther macht deutlich, dass nach seiner Ansicht in die Betrachtung des jetzigen Vorhabens auch die Entwicklung in den letzten 30 Jahren einzubeziehen sei und stellt daher die Frage, ob es möglich sei, dies für die Messstellen zu dokumentieren.

Nach Aussage von **Herrn Neumann** ist dies nicht möglich, da die entsprechenden Messungen erst seit 2001 durchgeführt würden. Vergleichbare Messungen aus früheren Zeiträumen lägen nicht vor.

Dieser Aussage widerspricht **Herr von Blücher**. Nach seinen Kenntnissen gibt es sehr wohl vergleichbare Daten aus den 70er Jahren. Dabei sei von der Universität Kiel ein umfassendes Programm zur Erfassung der Leitfähigkeiten durchgeführt worden. Des Weiteren hinterfragt er den Ansatz der gewählten Methodik, den Salzgehalt an Sperrwerken zu erfassen, wo es in der Regel im Fundamentbereich immer eine gute Durchmischung gebe. Aus seiner Sicht müssten die Messungen an anderen Stellen durchgeführt werden, z. B. in Ruhezonen, in denen es keine Durchmischung gebe.

Herr Neumann berichtet, dass die gewählte Methodik mit den Deichverbänden und Betroffenen abgestimmt worden sei. Im Wesentlichen würde in den Messschächten der Pegel der Salzgehalt bzw. die Leitfähigkeit gemessen, so dass auch hier nur eine geringe Durchmischung herrschen würde und daher der befürchtete Effekt der Durchmischung nicht eintreten könne. Des Weiteren führt er aus, dass natürlich bekannt sei, dass Salzgehalts- und Leitfähigkeitsmessungen schon seit längerer Zeit an der Elbe durchgeführt werden, wie z. B. seit dem Elbausbau von 1976. In diesem Zusammenhang zeigt er eine Folie zu den Schöpfprobenmessungen. Dort werde der Salzgehalt jeweils bei Hochwässern im 14-tägigen Abstand gemessen. Jedoch könnten diese Daten, die u. a. von Hochschulen oder der GKSS erhoben würden, nicht direkt mit den Messungen der Beweissicherung aus dem Hauptstrom an den Sperrwerken verglichen werden, da z. B. nicht bekannt sei, mit welchen Methoden diese Messungen zustande gekommen sind. Ein Vergleich wäre daher seiner Meinung nach unseriös.

Herr Böschen dankt für die Ausführungen zu den Salzgehaltsmessungen im Ist-Zustand. Darüber hinaus möchte er aber auch wissen, welche Konsequenzen die von der BAW prognostizierte Verschiebung der Brackwasserzone um 1.400 m letztlich für die Landwirtschaft und die Obstbauern habe.

Herr Osterwald führt ergänzend aus, dass das von Herrn Neumann vorgestellte Messprogramm in Abstimmung mit den Landwirten und Obstbauern durchgeführt werde. Dies gelte sowohl für die Auswahl der Messstellen als auch für die gewählte Technik, wie z. B. das Internetportal, was sich, wie man aus vielen Gesprächen wisse, in der Praxis bewährt habe. Auf die Frage, welche ausbaubedingten Wirkungen eine erneute Fahrrinnenanpassung für die Landwirtschaft mit sich bringe, berichtet er, dass hierzu wiederum Gespräche mit den Betroffenen stattgefunden hätten, auf deren Basis

ein Stufenplan entwickelt worden sei, der auf dem seit 2001 entwickelten System aufbaue. Die Verbände halten hinsichtlich ihrer Einwendungen ein 3-Stufen-Programm für erforderlich. In der ersten Stufe soll die Bestimmung der Elbwasserqualität weiter fortgesetzt werden. Sollte es zu Überschreitungen der von den Verbänden festgelegten Grenzwerte an den bestehenden Messstellen kommen, sei eine nochmalige Kontrolle der Wasserqualität am Entnahmebauwerk erforderlich. Gegebenenfalls seien eine zusätzliche Messstelle einzurichten oder entsprechende Werte aus den nächstgelegenen unterstromigen Messstellen abzuleiten. Hierzu würden derzeit noch entsprechende Gespräche mit den Beteiligten geführt.
Sollte es eine Überschreitung der festgelegten Grenzwerte geben, so greife das bereits vorliegende Konzept, das eine Vorratshaltung unbelasteten Wassers für Beregnungszwecke oder die Viehtränke vorsehe. Im Rahmen der Prüfung von Kompensationsmaßnahmen habe man dieses Konzept der Vorratshaltung allerdings noch nicht abschließend mit der Unteren Naturschutzbehörde des Landkreises besprochen.
Für die jetzige Fahrrinnenanpassung sei eine Lösung vereinbart worden, dass zur besseren Nutzung des bereits bestehenden Messnetzes eine Korrelation der Messwerte an Lühe und Schwinge erarbeitet werde. Ebenso werde die Bevorratung von unbelastetem Wasser weiter vorangetrieben.

Herr Rademacher möchte genauer wissen, wie die von Herrn Neumann dargestellten Grenzwertüberschreitungen zustande gekommen seien bzw. wann ein Messwert als Überschreitung ausgewiesen würde.

Herr Neumann teilt hierzu mit, dass eine Überschreitung immer dann gegeben sei, wenn ein Leitfähigkeitswert bereits einmal im Monat den Schwellenwert überschritten hat.

Weiter möchte **Herr Rademacher** wissen, wo genau über Grund, d. h. ob im Tiefenwasser oder in Randbereichen, der Salzgehalt gemessen werde. **Herr Neumann** wiederholt daher noch einmal seine Aussage, dass an den Sperrwerken 1 m über Grund gemessen würde. Die Messsonde hänge direkt im Bereich des Pegelrohres, sofern ein entsprechendes Rohr vorhanden sei.

Anschließend weist **Herr Rademacher** noch auf einen Widerspruch aus seiner Sicht hin, nämlich dass es keine Überschreitung der für die letzte Fahrrinnenanpassung prognostizierten Werte zur Brackwasserverschiebung um 500 m gebe. Er möchte daher wissen, ob die prognostizierten Werte zur Salinität nun überschritten worden seien oder nicht.

Herr Neumann entgegnet dazu, dass es messtechnisch nicht möglich sei, eine Verschiebung der Brackwasserzone um 500 m nachzuweisen. Er könne dies daher weder bestätigen noch dementieren.

Herr Osterwald führt hierzu ergänzend aus, dass bereits aufgrund der natürlichen Variation (z. B. Tideenergie der Nordsee, Oberwasserzufluss) die Lage der Brackwasserzone sehr groß sein könne, wie dies auch die ARGE Elbe in ihren Auswertungen über einen Zeitraum von 1953 bis 2002 zeigen konnte. Aus diesem Grund könne ein messtechnischer Nachweis nicht gelingen. Gleichwohl zeige die Auswertung der Messergebnisse an den 10 Messstellen, dass sich die Qualität des Elbwassers nicht verschlechtert habe.

Es deute sich an, dass sich die Salzgehalte im Jahresmittel sogar verringern würden, so die erste vorsichtige Einschätzung von **Herrn Neumann**. Ob sich dieser Trend jedoch fortsetze, könne derzeit aufgrund des kurzen Messzeitraumes allerdings nicht abschließend beurteilt werden.

Herr von Blücher möchte wissen, warum die Bioindikatoren (Krabben im Hetlinger Hafen, Seepocken in Neuenschleuse) etwas anderes aussagen würden als die Ergebnisse der Messstellen, nämlich dass die tatsächlichen Salzgehalte andere seien als die gemessenen. Er bittet dies zu Protokoll zu nehmen.

Herr Oellerich entgegnet hierauf, dass dieser scheinbare Widerspruch erst dann aufgelöst werden könne, wenn man die genaue Krabben- oder Seepockenart kennen würde. Hierbei sei natürlich auch zu beachten, dass die Elbe ein Brackwasserlebensraum sei und daher Lebensformen anzutreffen seien, die speziell an die großen Schwankungen des Salzgehaltes angepasst seien, d. h. über eine große ökologische Amplitude verfügen. Auch scheinbar marine Formen könnten daher hier angetroffen werden.

Herr Wehrt möchte wissen, ob die veröffentlichten Werte bei der Fülle des Datenmaterials Durchschnittswerte seien und es hierzu auch die entsprechenden Einzelwerte, also auch Extremwerte gebe, die eine Grenzwertüberschreitung ausweisen würden. Des Weiteren fragt er, ob ein räumlicher Trend bezüglich der Zu- oder Abnahme des Salzgehaltes in der Elbe festzustellen sei.

Herr Neumann beantwortet die Frage dahingehend, dass bislang solch ein Trend nicht festgestellt werden konnte. Gleichwohl könne anhand der Messdaten der bisherige zeitliche Verlauf der Entwicklung dargestellt werden. Ferner weist er darauf hin, dass es zwei unterschiedliche Zielsetzungen für die Erfassung des Salzgehaltes gebe. Da wäre einerseits das Messnetz im Bereich der Wasserentnahmestellen zur Erfassung der vorgegebenen Grenzwerte, um den Obstbau und die Viehtränke zu schützen. Andererseits gebe es die Dauermessstellen am Rande des Hauptstroms zur Feststellung, ob sich die Brackwasserzone verschoben habe. Auch hier könne kein Trend festgestellt werden.

Nach Ansicht von **Herrn RA Günther** geht es im Wesentlichen um die Gewässergüte, da die bislang diskutierte Salzgehaltsbelastung nur ein Teilproblem der Landwirtschaft darstelle. Die Brackwasserzone werde durch den Oberstrom begrenzt. Dabei liege die Abgrenzung vom Süßwasser bei weniger 0,5 PSU. Ihn interessiert daher in diesem Zusammenhang die Frage, ob das Gesamtgewässereinzugsgebiet der Elbe nach diesen Grenzwerten definiert worden sei, um bestimmen zu können, wo sich der Einfluss durch die vorgesehenen Strombaumaßnahmen ändern könne. Weiter führt er aus, dass nach seinen Kenntnissen bereits ein PSU-Wert von 1 ein für die Landwirtschaft unverträglicher Wert sei, selbst der Bereich zwischen 0,5 und 1 PSU sei bereits ein kritischer Bereich, da Sicherheitsabstände vorgehalten werden müssten. Es würde ihn daher interessieren, ob ein Pufferbereich vorgehalten werde, um auf der sicheren Seite für die Landwirtschaft zu sein. Nachteilige Auswirkungen seien daher durch Schutzauflagen im Beschluss zu vermeiden, denn es sei sehr schwierig Kausalzusammenhänge nachzuweisen (z. B. Blattnekrosen in der Landwirtschaft oder Anreicherung von Salz im Oberboden). Abschließend möchte er wissen, wie weit denn konkret die Brackwasserzone gehen würde, welche Nebenflüsse erfasst würden und welcher Sicherheitsabstand zu den Grenzwerten eingehalten würde.

Herr Osterwald erläutert zunächst noch einmal, dass die von Herrn Neumann dargestellten Messwerte Naturmesswerte seien ohne Berücksichtigung irgendwelcher Sicherheitsabstände. Der Landwirt müsse letztlich selber entscheiden, wie er mit den gemessenen Werten umgehe. Ob hier von den Landwirten mit Sicherheitszuschlägen gearbeitet werde, sei ihm nicht bekannt. Zu der Frage nach der Verschiebung der Brackwasserzone teilt er mit, dass sich die prognostizierte Verschiebung um 1.400 m im Wesentlichen in der Fahrrinne auswirke, so dass die Entnahmestellen nicht beeinträchtigt würden. Sollte sich allerdings dennoch etwas verändern, so greife das Vorwarnsystem des Messnetzes und der vorgesehene 3-Stufen-Plan, der auch entsprechende Ansätze für Schutzauflagen biete.

Herr RA Günther bemängelt, dass seine Fragen nicht beantwortet seien. Im Grunde genommen hätte man keine Abgrenzung der Bereiche vorgenommen, die unter Salzeinfluss stehen, wie z. B. Nebenelben. Auch Sicherheitsbereiche für die Landwirte würden nicht vorgehalten. Es seien daher im Vorwege Schutzmaßnahmen vorzusehen, um zukünftige Schäden auszuschließen. Dies könne nur durch die Einhaltung eines gewissen Sicherheitsabstandes zu den Grenzwerten erreicht werden.

Herr Böschen weist darauf hin, dass die vorliegenden Gutachten noch dahingehend überprüft werden müssten, ob sie für eine Beurteilung ausreichen bzw. die Frage beurteilen könnten, ob Schutzauflagen erforderlich seien. Ferner möchte er vom TdV wissen, ob entsprechende Untersuchungen auch an den Nebenelben durchgeführt worden seien.

Herr Osterwald berichtet, dass das gesamte Untersuchungsprogramm in Abstimmung mit den Nutzern festgelegt worden sei. Dies beträfe sowohl die Gebiete für die Untersuchung als auch die von Herrn Neumann dargestellten Messstellen an den Sperrwerken. Man habe nunmehr eine nutzerabgestimmte Messwerterfassung, die bereits in der Vergangenheit für die praktische Arbeit erfolgreich genutzt worden wäre.

Aus Sicht von **Herr Dr. Köpcke (Obstbauversuchs- und Beratungszentrum aus Jork)** könne der genannte Grenzwert von 1 g/l nur ein maximal tolerierbarer Wert für tolerable Obstsorten bzw. Kulturen sein. Der Nutzen sei hierbei in der Abwägung größer als der Schaden, der durch salzbelastetes Beregnungswasser verursacht würde. Der Ertragsausfall bei der Verwendung von Salzwasser könnte bei bis zu 20 % liegen könnte.

Schaue man sich die Kulturen im Einzelnen an, so stelle man fest, dass es hier empfindliche und weniger empfindliche Kulturen gebe. Bei der Bewässerung z. B. der Erdbeerkulturen dürfe die Belastung des Wassers mit Salz nach holländischen Untersuchungen lediglich 0,27 g/l NaCl betragen. Auch die Pflaume sei z. B. bei der Frostschutzberegnung extrem empfindlich, in der Literatur fänden sich hier Werte von 0,18 g/l NaCl. Die Beispiele zeigten, dass die Obstbaukulturen sehr differenziert zu betrachten seien.

Herr Böschen bedankt sich für diese Information, geht allerdings auch hier davon aus, dass aufgrund der zur Verfügung gestellten Messwerte die Obstbaubetriebe verantwortlich entscheiden, wie sie zu reagieren hätten, d. h. ob sie bewässerten oder nicht.

Herr Dr. Köpcke verdeutlicht noch einmal, dass dies natürlich ein Abwägungsprozess der Betriebe sei, wie der Ertrag am besten gesichert werden könne. Bislang müssten sich die Betriebe im Alten Land diesem Abwägungsprozess nicht aussetzen, da ausreichend gutes Wasser zur Verfügung stehe. Anders hingegen sehe es bei den Kehdinger Betrieben aus, die für die Frostschutzberegnung diesem Abwägungsprozess unterlägen. Er weist abschließend darauf hin, dass die Obstbauversuchsanstalt 0,5 g/l für Kernobst als Grenzwert benennt.

Herr Dr. Görgens (Obstbauversuchs- und Beratungszentrum) möchte wissen, ob der TdV für den Schaden von bis zu 20 % Ertragseinbußen aufgrund der Verschiebung der Brackwasserzone bei den Familienbetrieben aufkomme.

Herr Böschen entgegnet hierzu, dass ihm die Problematik aufgrund der Einwendungen bekannt sei. Gleichzeitig weist er darauf hin, dass es aus Sicht des TdVs zu keinen ausbaubedingten Beeinträchtigungen komme. Ansonsten schlage der TdV das von Herrn Osterwald vorgestellte 3-Stufen-Programm vor.

Herr Osterwald verweist in diesem Zusammenhang auf ein abgestimmtes Protokoll mit den Betroffenen. Die zu berücksichtigenden Vorgaben kämen ausschließlich von

den Nutzern. Natürlich kenne man die Problematik der besonders empfindlichen Kulturen, insbesondere im Kehdinger Land. Daher habe man an den drei Messstellen in Nalje, Schöneworth und Freiburg gemeinsam mit den Nutzern ein System aufgebaut, dass auch eine verbesserte Datenweitergabe (z. B. Warnung bei Überschreitung eines vom Nutzer festgelegten Grenzwertes) auf das Handy des jeweiligen Nutzers sicherstellt.

Herr Lawrenz (Altländer Yachtclub AYC) stellt die Frage, ob es denkbar sei, dass in den meterdicken Schlickschichten die Salzkonzentration eine andere sei als im fließenden Wasser, da die biologischen Indikatoren auf eine dieser Möglichkeiten hinweisen würden. Nach seinen Beobachtungen sei der Pockenbewuchs der Schiffe immer an den Stellen am größten, wo sie mit den Schlickschichten in Kontakt kämen.

Herr Neumann gibt an, die Frage nicht beantworten zu können. Außerdem sei ihm auch kein Forschungsvorhaben bekannt, welches solch eine entsprechende Untersuchung bereits durchgeführt habe.

Herr Rademacher sieht einen grundsätzlichen Mangel der Beweissicherung darin, dass man erst nach Abschluss der letzten Fahrrinnenanpassung mit den Untersuchungen zur Beweissicherung begonnen habe. Er stellt daher den Antrag, dass für das geplante Vorhaben die Beweissicherung vor Beginn der eigentlichen Baumaßnahmen anzusetzen sei.

Herr Rieper (Wassersportverein TUS Jork) berichtet, dass man auch in der Lühe nach 2000 ähnliche Erfahrung mit Wasserpocken an Schiffen gemacht habe, die längere Zeit nicht bewegt worden seien. Ebenfalls seien seit dem Jahr 2000 verstärkte Korrosionen an den Dalben festzustellen, insbesondere in dem Bereich, der sich 10 cm über dem Schlick befindet. Es sei damit zu rechnen, dass die Dalben innerhalb der nächsten 5 – 10 Jahre komplett ausgetauscht werden müssten. Dies sei für den kleinen Verein eine riesige finanzielle Belastung. Aus seiner Sicht würde der Salzgehalt an der Messstelle im Bereich des Lühesperrwerkes 2 m über Grund gemessen, so dass es hier natürlich auch zu keinen auffälligen Werten kommen könne. Er fragt daher, ob es möglich sei, die Messungen im Salzbereich zu tätigen, denn nur so könnten die Realitäten abgebildet werden.

Herr Neumann erwidert hierauf, dass man natürlich daran interessiert sei, die jeweils höchsten Salzgehalte zu erfassen und bittet hierzu um entsprechende Informationen. Die Lage der Messstelle sei allerdings in einem großen Kreis unter Beteiligung der Deich- und Unterhaltungsverbände festgelegt worden.

Nach Ansicht von **Herrn Rieper** müssten die Messungen in der Mitte der Lühe durchgeführt werden und nicht am Gewässerrand, was nach Aussage von Herrn Neumann nicht gehen würde, da die Messsonde durch Schiffe beschädigt würde. Herr Rieper schlägt daher vor, die Messungen am Innenpegel vorzunehmen, da dieser fast am

tiefsten Punkt des Gewässers liegen würde. Es gebe hier einen Brückenpegel für Durchfahrtshöhen. Wenn man dort etwa 20 cm über Grund messen würde, bekäme man realistischere Werte.

Herr Neumann regt an, diese Problematik in der Pause weiterzudiskutieren, da das Problem der Salzgehaltsmessung eigentlich nicht Gegenstand dieses Vorhabens sei.

Dies könne **Herr Rieper** allerdings überhaupt nicht nachvollziehen. Es gebe Messwerte, die nicht stimmen würden, so dass dieser aus seiner Sicht elementare Punkt sehr wohl im Plenum zu erörtern sei. Auch **Herr Böschen** ist daran interessiert, dass die künftigen Messungen an repräsentativen Stellen durchgeführt werden und bittet daher den TdV um weitere Sachaufklärung.

Herr Zinßer (TdV) stellt richtig, dass an den Dauermessstellen die Salzgehalte bereits seit 1997, also vor Beginn der letzten Fahrrinnenanpassung, gemessen würden.

Herr Dr. Ruland (IMS, TdV) verweist ferner auf die relativ hohen Durchmischungen in der Elbe, auf die bereits die BAW hingewiesen habe, und sieht daher auch aus physikalischer Sicht keine Notwendigkeit, zusätzlich am Gewässergrund die Salzgehalte zu messen. In den Phasen, in denen das Sperrwerk durchströmt werde, sei über den Querschnitt verteilt der Salzgehalt überall gleich.

Herr Rieper bemängelt, dass die physikalischen Eigenschaften des Salzes, nämlich schwerer zu sein als Süßwasser, hier vollständig ignoriert würden.

Herr Böschen sichert zu, diesem Problem im weiteren Verfahren nachzugehen.

Herr Braasch (BUND Hamburg) hat eine Frage zu der Folie mit den „Überschreitungsbalken" aus dem Vortrag von Herrn Neumann in Bezug auf den 1-Promille-Bereich der Messstationen Wischhafen, Ruthenstrom und Abbenfleth. Aus seiner Sicht sei hier sehr wohl ein Trend zu erkennen, nämlich dass je weiter man sich auf der Zeitschiene von 2000 in Richtung 2007 bewege, desto häufiger seien Überschreitungstage festzustellen. Er möchte daher wissen, wie dieser Trend, der möglicherweise durch die letzte Fahrrinnenanpassung ausgelöst worden sei, zu interpretieren sei, auch vor dem Hintergrund, dass die Fachleute der Obstbauversuchsanstalt einen Grenzwert von 0,5 g/l für den Obstbau empfehlen würden. Es sei daher aus seiner Sicht angezeigt, eine vollständige Auswertung über den Zeitraum von 1997 bis 2007, bezogen auf den Grenzwert von 0,5 g/l, zu bekommen.

Herr Neumann teilt mit, dass die Festlegung der Grenzwerte auch unter Einbeziehung der Obstbauversuchsanstalt vorgenommen worden sei. Die Festlegung des Grenzwertes auf 0,5 g/l sei daher neu, könne jedoch selbstverständlich vorgesehen werden. Er weist auch darauf hin, dass das Wasser für Beregnungszwecke allerdings nur über einen kurzen Zeitraum der Tide nicht aus der Elbe entnommen werden könne und nicht

über Tage. Die Grenzwertfestlegung wäre mit dem entsprechenden Gremium abzustimmen, da es sich hier um eine dauerhafte Schutzauflage handele.

Herr Braasch verweist anschließend auf die Befliegungsdaten der ARGE Elbe mit Wasserproben und Längsprofilentwicklung sowie auf Messstationen, an denen ebenfalls Salinität gemessen würde. Er möchte daher wissen, ob die Beweissicherung mit den Daten der ARGE Elbe abgeglichen worden sei und es vergleichbare Aussagen gebe.

Herr Neumann erwidert dazu, dass kein entsprechender Datenabgleich durchgeführt worden sei. Die Zielsetzung sei eine ganz andere als z. B. bei den Untersuchungen der ARGE Elbe, der es allgemein um die Entwicklung der Salzgehalte in der Elbe gehe. Im Rahmen der Beweissicherung für die letzte Fahrrinnenanpassung gehe es darum, den entsprechenden Schutz der Landwirtschaft zu gewährleisten. Die Auswertung der Messdaten diene allein der Darstellung des Sachstandes zum Ist-Zustand und sei keine wissenschaftliche Untersuchung. Aufgabe des Messnetzes sei einzig die Gewährleistung, dass möglichst kein salzbelastetes Wasser aus der Elbe für die Landwirtschaft entnommen werde.

Herr Dr. Görgens bittet darum, den Einwendungen sowohl der Landwirtschaftskammer Niedersachsen als auch der Obstbauversuchsanstalt bzw. des Obstbauversuchsringes sowie einer Vielzahl von betroffenen Obstbaubetrieben zu folgen und von einem maximalen Salzgehalt von 0,5 g/l auszugehen. Dies stehe im Widerspruch zu den Antragsunterlagen.

Herr Blohm als Biobauer berichtet, dass die Bauern im Bereich Guderhandviertel relativ ratlos seien, was sie in einer Frostnacht, in der die Grenzwerte überschritten würden und man beregnen müsse, tun sollen. Er wisse nicht, wie die Bauern von den Warnhinweisen erführen und in den kurzen Zeiträumen reagieren sollen. Auch sei zu fragen, wer zukünftig für die entstandenen Schäden aufkomme. Es ginge überhaupt nicht, dass Salz auf die Früchte aufgebracht werde. Was würde eine Warnung nutzen, wenn man kein Wasser für die Beregnung nutzen könne? Er hätte zu diesem Problem gerne eine Antwort.

Herr Böschen sichert zu, im Rahmen der Abwägung zu prüfen, ob das Angebot des TdVs, der 3-Stufen-Plan, hier ausreiche oder entsprechend nachgebessert werden müsse.

Herr Osterwald möchte zunächst von Herrn Blohm wissen, wie er in den letzten Jahrzehnten sein Geschäft betrieben habe ohne die Messstellen, worauf **Herr Blohm** entgegnet, dass er davon ausgegangen sei, dass Elbwasser in seinem Bereich nicht salzhaltig sei. Im Übrigen würde der Betrieb durch die Wettern gespeist und in den Gräben werde das notwendige Wasser vorgehalten. Durch die geplante Fahrrinnenvertiefung fürchte er eine Verschlechterung der bestehenden Situation.

Herr Osterwald erläutert noch einmal das geplante Konzept des 3-Stufen-Plans. Er weist ausdrücklich darauf hin, dass es nicht schlagartig zu einer Verschlechterung der bestehenden Situation komme und es natürlicherweise bereits eine große Schwankungsbreite im Salzgehalt bzw. in der Lage der Brackwasserzone gebe. Da der Betrieb von Herrn Blohm in einem Bereich liege, der bisher nicht gefährdet war, sei aufgrund der Prognosen nicht davon auszugehen, dass es hier zukünftig zu Gefährdungen kommen werde.

Frau Hintz möchte wissen, wie denn nun die Schäden beglichen werden sollen, falls sich herausstelle, dass die in den Antragsunterlagen genannten Prognosewerte falsch seien. Wie von Herrn Dr. Görgens ausgeführt, könnten Ernteausfälle von bis zu 20 % entstehen. Des Weiteren stelle sich die Frage, ob der TdV immer noch davon ausgehe, dass es sich bei der Elbe um einen natürlichen Fluss handele. Weiter möchte sie wissen, was sich denn konkret hinter dem 3-Stufen-Plan verberge.

Hierzu führt **Herr Osterwald** aus, dass für den Fall einer Grenzwertüberschreitung an den vorhandenen Messstellen, wie eingangs beschrieben, zunächst die Bestimmung der Wassergüte an den Entnahmestellen vorgenommen werde. Für den schlimmsten Fall, der nach den Prognosen jedoch nicht eintreten werde, bestehe die Möglichkeit, Wasserrückhaltesysteme zu schaffen bzw. zu unterstützen. Hier gebe es bereits entsprechende Vorschläge von Nutzern, wie z. B. den Unterhaltungsverbänden Altes Land und Kehdingen (Herr Stechmann und Herr Heinsohn) und den entsprechenden Wasser- und Bodenverbänden. An den bisherigen Gesprächen habe auch der Obstbauversuchsring (Herr Quast) teilgenommen. Das letzte Gespräch habe am 20.02.2009 im WSA Hamburg auch unter Beteiligung von RA Günther stattgefunden.
Im Übrigen sei, was die Natürlichkeit des Flusses angeht, auf die flächendeckende Ausweisung der Elbe als Natura-2000-Gebiet hinzuweisen.

Herr RA Günther begrüßt grundsätzlich solche Gespräche, die allerdings in Beziehung zum Planfeststellungsverfahren zu setzen seien. Insbesondere komme es hier auf den Rechtsgüteranspruch an, nach dem jeder einzelne Landwirt einen Rechtsanspruch darauf habe, keine Schäden aus der Fahrrinnenanpassung davonzutragen. Daher sei zunächst ein Referenzzustand festzulegen, der aus seiner Sicht die letzten 30 Jahre beinhalten müsste. Des Weiteren sei zu berücksichtigen, dass das Wissen über Kausalzusammenhänge fehle, so dass Ernteausfälle nicht immer auf salzbelastetes Wasser zurückgeführt worden seien. Somit sei die Gesamtauswirkung der Strombaumaßnahmen im Gesamtzusammenhang der letzten 30 Jahre zu betrachten.
Darüber hinaus sei zu bedenken, dass der TdV das Planungsrisiko trage. Dieses Risiko könne z. B. bei ungünstigen Konstellationen nicht einfach auf die Betroffenen abgewälzt werden. Auch sei die Begrenzung der Schutzauflagen auf 30 Jahre viel zu kurz. Es müsse ferner den Landwirten möglich sein, flexibel auf Marktentwicklungen reagieren zu können und zum Beispiel vom Anbau von Äpfeln zum Anbau von Pflaumen oder Erdbeeren umstellen zu können. Der hier gewählte Grenzwert von 0,5 g/l sei daher bei

weitem nicht ausreichend. Deswegen seien in die Betrachtung der Auswirkungen deutlich geringere Grenzwerte zu berücksichtigen.
Ausgehend von den Risikosphären müsse der TdV zukünftig die Beweislast tragen. Sollte sich dabei herausstellen, dass ein Zusammenhang zwischen schlechter Wasserqualität und Ernteausfällen bestehe, sei eine entsprechende Kompensation erforderlich. Nur wenn dem TdV der Entlastungsnachweis gelinge, könne er hiervon freigestellt werden. Dies müsse für dieses Verfahren konkret vereinbart werden.

Herr Böschen weist darauf hin, dass die zahlreichen angesprochenen Rechtsfragen im weiteren Verfahren noch geprüft werden müssten. Auch die Planfeststellungsbehörde, so die ergänzenden Ausführungen von **Frau RA Prof. Dr. Leppin (PFB),** sei an entsprechenden Lösungen interessiert. Es sei zu prüfen, ob noch weiterer Aufklärungsbedarf bestehe. Aufgrund der Vielzahl von Einwendungen sei man auf jeden Fall entsprechend sensibilisiert.

Herr Rademacher verweist noch einmal auf die Diskrepanz in den Aussagen von Herrn Neumann und Herrn Rieper hinsichtlich der Anordnung des Messpunktes im Gewässerprofil. Er möchte in diesem Zusammenhang wissen, nach welchen Kriterien die Messpunktfestlegung erfolgt sei. Es sei auf jeden Fall zu untersuchen, wie sich die Verteilung des Salzgehaltes über den Querschnitt des Gewässers darstellen würde. Ferner stellt er die Frage, ob auch andere Grenzwerte mit dem Messnetz ermittelt und ausgewertet werden könnten. Abschließend bittet er um Herausgabe der entsprechenden Rohdaten, um diese Werte hinsichtlich des Nachweises eines möglichen Trends selbst noch einmal auswerten zu können.

Herr Neumann antwortet auf die Fragen von Herrn Rademacher, dass die Messdaten im Internet zur Verfügung stünden und downloadfähig seien. Außerdem werde der tatsächlich gemessene Wert und nicht irgendein Grenzwert übertragen. Die Salzgehaltsverteilung könne über den Querschnitt gemessen werden. Dies sei bislang allerdings für nicht erforderlich gehalten worden. Sollte dies für die Planfeststellungsbehörde von Belang sein, könnten diese Messungen gerne durchgeführt werden.

Herr Rademacher stellt daher den Antrag, die Verteilung der Salzgehalte im Gewässerprofil der Nebengewässer mit einem geeigneten Messaufbau und -zeitraum zu ermitteln, um Konzentrationen erkennen und quantifizieren zu können (vgl. Antrag Nr. 61).

Herr Dr. Görgens hätte gerne eine schriftliche Darstellung über den aktuellen Sachstand zum 3-Stufen-Plan (vgl. Antrag Nr. 11).

Herr Dr. Köpcke stellt fest, dass der 3-Stufen-Plan an sich kein schlechter Ansatz sei. Allerdings weise er ein Manko auf und zwar im Übergang von Stufe 2 zu Stufe 3. Wenn tatsächlich der Fall eintrete, dass das Wasser für landwirtschaftliche Zwecke nicht geeignet sei, würde es sehr lange dauern, bis entsprechend sauberes Wasser für die

Betriebe durch bauliche Maßnahmen angeboten werden könne. Daher müssten für die Betriebe entweder finanzielle Entschädigungen vorgesehen werden oder der Punkt 3 sei parallel zum Ausbau der Elbe vorzusehen.

Herr Osterwald berichtet, dass die von Herrn Dr. Köpcke aufgeworfenen Fragestellungen selbstverständlich im Arbeitskreis diskutiert worden seien. Auch ohne die Fahrrinnenanpassung befänden sich bereits vor dem Hintergrund aktueller Entwicklungen (z. B. Klimawandel) Maßnahmen zur Bevorratung in Planung, so dass sich der TdV im Bedarfsfall an diesen Maßnahmen beteiligen könne.

Herr Rieper verweist auf das Problem des Oberwasserentzuges an der Lühe für den Bedarfsfall der Beregnung bzw. Wasserbevorratung, so dass sich hierdurch die Salzbelastung in der Lühe weiter erhöhen werde. Er stellt daher die Frage, welche Kompensationsmaßnahmen hierfür vorgesehen seien.

Herr Osterwald erwidert hierauf, dass ihm die angesprochene Maßnahme nicht bekannt sei. Es gebe zwar entsprechende Überlegungen, die angesprochenen Folgewirkungen der möglichen Erhöhung des Salzgehaltes in der Lühe seien aber noch nicht betrachtet worden. Im Übrigen sei dies keine Maßnahme des TdVs. Es gebe für die Lühe auch keinen Plan B, das Oberwasser der Lühe als Kompensation bei zu hohen Salzgehalten des Elbwassers zu verwenden.

Herr Böschen weist darauf hin, dass sich der TdV auch mit den Folgewirkungen der Wasserentnahmen auseinandersetzen müsse, sofern er sich an diesen Maßnahmen beteilige. Es müsse natürlich sichergestellt sein, dass die Folgewirkungen nicht schädlicher seien als der beabsichtigte Nutzen.

Herr Osterwald bittet darum, aus einem Protokoll vorlesen zu dürfen, welches im Nachgang zu einem Gespräch beim Landkreis Stade am 3. März 2009 angefertigt worden sei. Der Landkreis habe in diesem Gespräch geplante Maßnahmen zur Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie vorgestellt. Er zitiert aus dem 3. Absatz des Protokolls: „Für den Bereich der ersten Meile wurde als denkbare aber noch nicht konkreter geplante Maßnahmen die Speisung des Steinkirchener Neuwettern an seinem südlichen Ende durch Wasser aus der Lühe sowie die hydraulische Optimierung des Speisens des Hollerwettern Moorwettern mit Wasser aus der Schwinge vorgestellt."

Herr Böschen dankt für die Information und bittet darum, eine entsprechende Kopie des Protokolls einzureichen.

Frau RA Prof. Dr. Leppin trägt abschließend vor, dass die Anhörungsbehörde zu dem Ergebnis gekommen ist, dass der TOP 4.1.1 ausreichend erörtert worden sei.

TOP 4.1.2 Beeinträchtigung der Wasserwirtschaft

Herr Böschen trägt die wesentlichen Einwendungen und Stellungnahmen zu TOP 4.1.2 vor. Er fragt, ob es generell jetzt schon Überlegungen gebe, unabhängig vom geplanten Vorhaben die Bewässerung zu verändern.

Herr Altenburg erklärt, hinsichtlich des vom TdV angesprochenen Drei-Phasen-Modells handele es sich eher um ein Zwei-Phasen-Modell, da der TdV zur dritten Phase bis dato nicht hinreichend vorgetragen habe bzw. an dieser noch arbeite. Der TdV solle erst einmal die vorgetragenen Einwendungen beantworten, dann könnten die Einwender darauf reagieren.

Herr Böschen bittet den TdV vorzustellen, ob es vorhabensbedingt zu einer Verschlickung der Gräben etc. kommen werde und dadurch zu einer Beeinträchtigung der Landwirtschaft.

Herr Dr. Ruland verweist auf die Unterlage J.1 Abschnitt 3.7.5 und die dort dargelegten, aus dem BAW–Gutachten übernommenen, vorhabensbedingt zu erwartenden Veränderungen der Sedimentkonzentration. Danach reduziere sich stromab von Glückstadt die Sedimentkonzentration im Mittel. Zwischen Glückstadt und dem Bereich Dwarsloch werde eine Erhöhung der Sedimentkonzentration um bis zu 5 mg/l erwartet. Stromauf des Dwarslochs werde sich die Konzentration wieder vermindern. Zwischen Glückstadt und dem Dwarsloch würden sich dann auch erhöhte Sedimentkonzentrationen in allen Gewässern einstellen, die mit der Tideelbe im direkten Zusammenhang stehen.

Herr Böschen fragt, ob man dies beispielhaft für einen Bereich im Alten Land auch prozentual verdeutlichen könne und wenn es dort tendenziell zu Verschlechterung kommen könne, habe man dies in den Gesprächen mit den Wasser- und Bodenverbänden und Obstbauvereinigungen mit angesprochen bzw. sei so etwas noch beabsichtigt.

Herr Zinßer antwortet, dies sei diskutiert worden und erklärt, im Bereich Lühe würden keine ausbaubedingten Veränderungen erwartet, anders sei es z. B. bei der Schwinge oder Krückau, trotzdem werde auch hier keine Verschlechterung der Entwässerung der Außentiefs erwartet.

Frau Hintz beantragt, dass der Landkreis Stade zu dem Thema gehört werde (vgl. Antrag Nr. 48).

Herr Zinßer erklärt hinsichtlich des Drei-Phasen-Modells, dass dieses auf Vorschlägen der betroffenen Unterhaltungsverbände beruhe und innerhalb von Gesprächen mit diesen und dem Landkreis Stade (Herrn Tönnjes) diskutiert worden sei. Unter anderem

sei es um die Aufweitung von Wettern gegangen. Momentan konzentriere man sich auf diesen Vorschlag, er werde bearbeitet. Hierbei handele es sich um die 3. Stufe.

Herr Rieper erklärt, im Bereich der Lühe sei es nach der letzen Vertiefung zu Sedimentzunahmen gekommen. Die Lühe könne nicht ausreichend Wasser ableiten. Bei Überflutungen sei dann der Bullenbruch mit seinen landwirtschaftlichen Flächen die erste Ausweichmöglichkeit.

Herr Dr. Ruland erklärt, die Verhältnisse würden sich ausbaubedingt in der Lühe nicht verschlechtern, da die Lühe in einen Bereich der Elbe einmünde, wo sich die Sedimentkonzentration vermindern werde.

Herr RA Günther wendet ein, dass das Problem der Sedimentation die Landwirtschaft sowie die Sportboothäfen betreffen würde. Erfahrungen Betroffener aus der Vergangenheit, dass in Häfen und Nebengewässern Sedimentzunahmen zu verzeichnen gewesen seien, müssten berücksichtigt werden.
Vorhabensbedingt werde die Rauhigkeit des Stromes reduziert und die Transportfähigkeit erhöht, die Randzonen/ Flachwassergebiete würden stärker sedimentieren. Es sei zu prüfen, was passiere, wenn das Strombaukonzept in der Elbmündung nicht funktioniere, mit der Folge verstärkter Sedimentation. Es müssten Untersuchungen für den Fall durchgeführt werden, dass die Maßnahme fehlschlage. Außerdem möchte er wissen, welche Sicherheit es bei den Prognosen gebe, welche Prognoseungenauigkeit vorliegen würde. Er fragt, welche Spreizung zwischen ungünstigstem, günstigstem und wahrscheinlichstem Fall bestünde. Dazu sei in den Unterlagen nichts zu finden. Daher könne das Risiko nicht hinreichend abgeschätzt werden. Es werde eine erhebliche Sedimentationszunahme und damit Beeinträchtigung der Häfen und Landwirtschaft erwartet.

Herr Dr. Heyer erläutert, wenn die Dämpfungsmaßnahme, der sogenannte weiche Strombau, versagen würde, würde es eine erhebliche Zunahme im Stromauftransport geben, insbesondere in der Begegnungsstrecke würde dies zu verstärkter Sedimentation führen. Die Begegnungsstrecke selbst wirke wie ein großer Sandfang. Das heiße, am Ende der Strecke des ausbaubedingt zunehmenden Sedimenttransportes, auf Höhe der Lühemündung, würde der Wasserkörper weniger Sediment mit sich tragen.
Hinsichtlich der Prognoseunklarheiten erklärt er, dass das Sediment eine Eigendynamik habe. Es werde bei einer bestimmten Strömungsgeschwindigkeit aufgewirbelt. Daher brauche man keine Variation zu betrachten, man rechne mit fraktionierten Sedimenten anhand derer man Tendenzen ablesen könne, diese würden über unterschiedliche Sinkgeschwindigkeiten verfügen, daran könne die von Herrn RA Günther angesprochene Spreizung abgelesen werden. Die Erstellung eines naturidentischen Modells sei nicht möglich. Beginnend an der Rhinplate bestehe eine Trübungszone, aus dieser werde sich vorhabensbedingt mehr Sediment stromaufwärts bewegen. Diese ausbaubedingte Zunahme des Sedimenttransportes komme in Höhe Lühesand aber zum Erliegen.

Herr Braasch fragt, wie die Planfeststellungsbehörde mit der fundamentalen Kritik des NLWKN vom Mai 2007 zum BAW-Gutachten (z. B. Morphodynamik) umgehe. Er fragt, ob hier ein neues Modell über die aktuelle Situation in den Wettern und Nebenflüssen etc. erforderlich sei?

Herr Böschen antwortet, dies sei eine sehr wichtige Frage, da das BAW-Gutachten Grundlage für viele weitere Untersuchungen sei. Es werde ein zentraler Punkt der Prüfung sein. Ob die Einwende alle sachlich richtig seien, werde dann geprüft.

Herr Dr. Heyer erklärt, dass Herr Braasch von der Morphodynamik gesprochen habe, er selbst vorher aber vom Sedimenttransport. Der NLWKN habe gefordert, dass die Berechnungen über einen lagen Zeitraum erfolgen sollten. Er sei der Meinung, dass man dies nicht „gerichtsfest" berechnen könne.

Herr Rieper wendet ein, es gebe eindeutig eine Verlagerung der Medemrinne nach Norden, die Maßnahmen würden keinen Bestand haben, womit ihre Wirkung auch nur kurzfristig sei. Die Sedimentfalle funktioniere nur für den Hamburger Hafen, die Lühe liege aber eindeutig vor der Sedimentfalle, daher werde die Sedimentation auch Auswirkungen auf die Lühe haben.

Herr Böschen fragt nach, ob mit Sedimentfalle die Begegnungsstrecke gemeint sei.

Herr Rieper bejaht dies. In der Lühe werde man eine Zunahme der Sedimentation zu verzeichnen haben, die Wirkung würde sich nur für Hamburger Hafen ergeben.

Herr Dr. Heyer bestätigt, dass die Lühe nicht mehr im Bereich der Begegnungsstrecke liege. Das habe er auch nicht gesagt, sondern dass sie im Ausgang der Begegnungsstrecke liege.
Die berechneten Ergebnisse zeigten, dass die Reduktion des advektiven Sedimenttransportes, also des Sedimenttransportes mit der Strömung, in der Ebbestromphase über den Bereich der Begegnungsstrecke stromab hinausgehe, in etwa bis zur östlichen Spitze des Lühesand. Man müsse auch berücksichtigen, dass hier nicht nur die Begegnungsstrecke wirke, sondern auch die Vertiefung. Auch diese kann in bestimmten Bereichen dazu führen, dass eine Sedimentation in der Fahrrinne stattfinde und dadurch eine Entlastung der Seitenbereiche gegeben sein werde. Zusätzlich komme es mit der Vertiefung zu einer Entlastung der Seitenbereiche, was sich bis zur Lühe auswirke.
Für weitere Erläuterungen verweist Herr Dr. Heyer auf die Planunterlagen Bild 233 der Anlage 1 zum Morphodynamik-Gutachten.

Herr RA Günther wendet ein, das Gewässereigentum werde durch die Uferlinie, d. h. das MThw, bestimmt. Es sei davon auszugehen, dass dieses vorhabensbedingt verändert werde. Laut Dr. Heyer könne nicht hinreichend berechnet werden, wie sich die Uferlinie verändere. Daher sei hier eine entsprechende Beweissicherung erforderlich,

wenn man Art. 14 GG gerecht werden wolle. Er fragt, wie man mit dem Problem umgehen wolle.

Herr Böschen antwortet, dass der TdV sich bereits in Otterndorf dazu geäußert habe. Eine abschießende Einschätzung der Planfeststellungsbehörde gebe es dazu momentan nicht. Man werde sich bei der weiteren Prüfung damit beschäftigen.

Herr Osterwald erklärt, in Otterndorf sei die Veränderung der MThw-Linie über 100 Jahre dargestellt worden. Auf das Jahr runter gebrochen sei die Veränderung so gering, dass der Betrag nicht mehr dargestellt werden könne.

Herr RA Günther fragt, wie es sei, wenn es auf 30 Jahre runtergebrochen werde, ob die Veränderung dann darstellbar sei.

Herr Osterwald antwortet, dies müsse geprüft werden.

Herr RA Günther fragt, ob diese Darstellung unabhängig von der Art des Ufers sei, wenn man etwa eine Uferkante habe, die schar liege und dem Wellenschlag ausgesetzt sei, oder wenn Wasserstandsänderungen stattfinden und die Ufer flach auflaufen würden. Veränderungen könnten nicht dargestellt bzw. berechnet werden.

Herr Osterwald erklärt, dass er ausschließlich von der MThw-Linie gesprochen habe, die ja die Eigentumsgrenze darstelle. Uferabbrüche würden separat behandelt und darstellbar erfasst.

Herr RA Günther erwidert, dies sei wichtig. Die MThw-Linie bestimme die Linie, die die Grenze ausmache zwischen Privateigentum und Eigentum an der Bundeswasserstraße. Die Eigentumsgrenze könne aber auch dadurch verschoben werden, dass es etwa durch veränderte Strömungsgeschwindigkeiten, veränderte Wasserstände oder einen veränderten Tidehub zu Abbrüchen komme. Die Komplexität der Maßnahme greife auch komplex an und dieser komplexe Angriff könne zu erheblichen Uferverschiebungen führen. Herr Dr. Heyer habe erklärt, dass es Erosionszonen und Anlandungszonen geben werde, also Gewinner und Verlierer. Dies müsse die Planfeststellungsbehörde berücksichtigen.
Herr Braasch bittet die Planfeststellungsbehörde um Erklärung, warum bei der Planänderung keine Aktualisierung des BAW - Gutachtens vorgenommen worden sei.

Frau RA Prof. Dr. Leppin antwortet, die erneute Überarbeitung der Unterlagen und Auslegung habe primär aufgrund von Änderungen in der Rechtsprechung („Halle-Urteil") stattgefunden. Ob aufgrund der weiteren Anhörung noch weitere Untersuchungen erforderlich seien, werde man prüfen.

Herr Böschen ergänzt, das BAW-Gutachten habe eine generelle Relevanz für das Vorhaben. In den Einwendungen seien vielfach Nachuntersuchungen geltend gemacht

worden. Der Punkt werde nach den Erörterungsterminen noch einmal geprüft werden. Er bittet aber, sich jetzt auf den Tagesordnungspunkt zu konzentrieren.

Herr Braasch erklärt, es sei von zentraler Bedeutung wie die Modellierung bei Wasserstandsänderungen, Verlagerung von Uferzonen, von Auflandungen, von Abtragungen erarbeitet worden sei. Auch wenn die Planänderung vordergründig vor dem Hintergrund der geänderten Rechtssprechung erfolgt sei, müsse man berücksichtigen, dass das BAW-Gutachten auch für die Auswirkungen auf die Umwelt eine ganz zentrale Säule bzw. Grundlage sei. Deshalb hätte dies auch überarbeitet werden müssen.

Frau Hintz wendet ein, dass an der Unterelbe ein sehr überspannter Wasserhorizont bestehe. Gemäß den Unterlagen würden sich die vorhabensbedingten Effekte auf das Grundwasser im Bereich der Nebenflüsse nicht exakt prognostizieren lassen. Sie möchte vom TdV wissen, wie er sich die zukünftige Entwicklung vorstelle, wenn sich die Effekte nicht exakt prognostizieren ließen?

Herr Krob (BWS, TdV) erläutert, dass man gute Kenntnisse über den Kontakt zwischen Elbe und Grundwasserkörper habe. Für die Nebengewässer in der Elbmarsch gebe es keine lückenlose Darstellung aufgrund der großen Anzahl der Gewässer. Es gebe Bereiche in denen die Nebengewässer keine Anbindung an den Grundwasserkörper hätten, dadurch dass sich dort geringdurchlässige Sohlsedimente (Kleie, Torfe, Schlicke etc.) befinden würden. In anderen Bereichen würden sandige Sohlsubstrate vorherrschen, wo ein Grundwasserkontakt gegeben sei. Man wisse aber, dass ein Großteil der Elbnebenflüsse eher einen geringen Grundwasserkontakt habe, die ausgebauten Gewässer zum Teil einen etwas besseren Kontakt hätten. Es sei richtig, dass es einen gespannten Grundwasserkörper gebe. Dieser reagiere auf die Impulse der Elbe, d. h. Wasserstandsänderungen durch z. B. Tidenhub würden dort weitergegeben. Durch die Vertiefung könnte es zu weiteren Anbindungen kommen. Ändern sich die Wasserstände nicht, werde sich der Grundwasserkörper aber auch nicht ändern. So könne man auch mit der angesprochenen Wissenslücke leben, diese sei in den Unterlagen dokumentiert.

Herr Rieper fragt, ob es aufgrund der höheren Durchströmung in der Medemrinne zu höheren Wasserständen kommen werde, sich die Grundwasserstände bei einem höheren Tidenhub auch entsprechend verändern würden.

Herr Krob erwidert, für die Grundwasserströmungsverhältnisse an sich, sei nicht so sehr der Tidenhub, sondern vielmehr der mittlere Grundwasserstand entscheidend. Er vermutet, bei Wegfall der Medemrinne würde man hier über Veränderungen im Zentimeterbereich sprechen. Die Hydraulik würde sich nicht so im Grundwassserkörper wiederfinden.

Herr Weber möchte wissen, ob durch die Vertiefung eine Öffnung der Grundwasseradern und -systeme erfolge. Er fragt, wer Auftraggeber für die jetzt laufenden Grundwassermessungen per Hubschrauber mit Messsonden zum Erdmagnetfeld sei.

Herr Krob antwortet, durch die Vertiefung würden keine neuen tiefer liegenden Grundwasserleiter angeschnitten.

Herr Oellerich erklärt, er wisse nichts über die erwähnten Messungen.

Herr Weber erläutert, es würden die Bereiche der Nebenarme gemessen. Ziel sei es, die Grundwassersituation zu erfassen. Er erwarte, dass hier ein Fachmann dabei sei, der dazu eine Aussage machen könne.

Herr Böschen erwidert, ihm sei auch nichts über die Messungen bekannt, wenn Herr Weber konkrete Kenntnisse habe, solle er diese mitteilen.

Herr Rademacher erklärt, bezüglich des Anschnitts neuer Grundwasserkörper könne man nicht nur von der Sollsohle ausgehen, es würde auch erhebliche Kolkungen geben. Welche Reserven habe man, bis es zu einer Anschneidung eines neuen Grundwasserleiters komme? Die Trinkwasserbrunnen würden aus einem besonderen Grundwasserleiter gespeist, insbesondere dieser müsse einen ausreichenden Abstand haben, nicht nur zur Sollsohle, sondern auch zu Kolkungen.

Herr Rieper erläutert, dass das Trinkwasser aus dem Dollern Reservoir komme, welches bis unter die Elbe reiche. Im Planfeststellungsverfahren zum neuen Deich Hahnöfersand sei festgestellt worden, dass man nicht Spundwände rammen könne, sondern man habe dann mit Senkrechtdrainagen gearbeitet, mit der Begründung dass die Spundwände zu einer Vernetzung des Grundwassers mit dem Elbwasser führen würden. Eine Überdeckung dort könne nicht sehr groß sein, sie könne maximal in einem Bereich von 10 m liegen. Seiner Erfahrung nach gebe es Kolkungen die bis 35 m tief eingreifen würden, ein Kolk vor dem Mielstack würde bis auf 20 m Tiefe gehen. Hier bestehe Aufklärungsbedarf.

Herr Krob erklärt, die Situation bei Hahnöfersand habe sich auf mögliche Einträge von über dem Grundwasserkörper liegenden, zum Teil auch mit Sanden durchzogenen, Weichschichten in den ersten Hauptgrundwasserleitern bezogen. Der von ihm beschriebene Grundwasserkörper sei der erste oberflächennahe Grundwasserkörper, der wasserwirtschaftlich nutzbar sei, er habe eine entsprechende Mächtigkeit von 20 – 30 m. Über diesem gebe es kleinere lokale Sandschichten in den Weichschichten, die zum Teil auch wasserführend seien. Die Situation Hahnöfersand sei nicht unmittelbar vergleichbar, da man beim vorliegenden Vorhaben bei der Etagenbildung 15 m tiefer sei.
Die Auskolkungen könnten theoretisch natürlich auch weiter tiefer liegende Grundwasserkörper betreffen, das wäre dann lokal zu beurteilen. In der Regel sei der oberflä-

chennahe quartäre Grundwasserkörper von den tiefer liegenden Braunkohlensanden hydraulisch getrennt. Die Überdeckung der tiefer liegenden tertiären Braunkohlensande könne man nicht allgemein beantworten. Das Wasserwerk Dollern habe heute schon einen Elbzufluss, der vorhabensbedingt quantitativ nicht verändert werde.

Herr Rademacher fragt, in welcher Tiefe sich der Anschnitt befinde.

Herr Krob erwidert, dass die Fahrrinne der Elbe eine bestimmte Tiefenlage habe. Durch Bohrungen sei dokumentiert, dass dort ein Anschnitt zum ersten oberflächennahen quartären Grundwasserkörper vorhanden sei.

Frau Hintz beantragt, dass die Durchlässigkeit der Elbsohle bezüglich der Grundwasserströme, nach einem weltweit anerkannten Verfahren (Geo Spears) nachgemessen werden soll. Schon heute sei ersichtlich, dass bestimmte Grundwasserströme nach oben gedrückt würden. Des Weiteren beantragt sie ein Beweissicherungsverfahren vor Beginn der Baumaßnahme, um vorhabensbedingte Veränderungsprozesse nachzuweisen.
Außerdem merkt sie an, dass durch die Großschifffahrt auf der Elbe eine deutlich zunehmende Sogentwicklung zu verzeichnen sei. Diese wirke sich auch auf die Sohle der Elbe aus und somit auch auf die Grundwasserschichten. Dies sei in den Unterlagen zu gering bewertet worden.

Herr Krob erläutert, dass bereits heute ein sehr guter Grundwasserkontakt der Elbe in weiteren Bereichen bestehe, mit Durchlässigkeiten, die denen eines normalen Grundwasserkörpers entsprechen würden. Dies sei auch durch Bohrungen im Zuge sieser Maßnahme belegt. Durch eine mechanische Beanspruchung der Elbsohle werde es zu keiner Verstärkung des Kontaktes kommen. Die Vorgänge in der Marsch seien mit den Elbwasserstände nur eingeschränkt in Verbindung zu bringen.

Herr Böschen schließt TOP 4.1.2.

TOP 4.1.3 Beeinträchtigung der Landwirtschaft durch Kompensationsmaßnahmen

Herr Böschen trägt die wesentlichen Einwendungen und Stellungnahmen zu TOP 4.1.3 vor. Er fragt den TdV, ob der betroffene Landwirt auf dem Asselersand Willens sei, in die Kompensationsmaßnahme einzusteigen.

Herr Kindermann antwortet, dass sich die entsprechenden Flächen zurzeit im Eigentum des Domänenamtes befinden würden, hinsichtlich einer Eigentumsübertragung hätten bereits Gespräche stattgefunden, bisher sei man aber noch zu keinem Ergebnis gekommen.

Herr von Blücher wendet ein, dass dies alles geschützte Natura-2000-Flächen seien. Daher dürften diese nicht überplant werden. Maßnahmen im Baljer Bereich hätten nur dazu geführt, dass die Abbrüche im Hullen noch gravierender seien.

Herr Böschen merkt an, dass das Thema „Aufwertbarkeit von bereits wertvollen Flächen" unter dem Tagesordnungspunkt zum LBP noch einmal besprochen werde. Es gibt keine weiteren Wortmeldungen. Daher wird die Verhandlung um 13:17 Uhr für eine Mittagspause unterbrochen.

TOP 4.2 Beeinträchtigung von Schifffahrt und Fischerei

TOP 4.2.1 Beeinträchtigung von Häfen und Hafenzufahrten

Herr Seidel weist darauf hin, dass die Punkte 4.2.2 und 4.2.3 getauscht werden und trägt die wesentlichen Einwendungen und Stellungnahmen zu TOP 4.2.1 vor.

Herr Lawrenz sorgt sich um die Verlandung der Hahnöfer Nebenelbe. Die Hahnöfer Nebenelbe verlaufe genau parallel zur geplanten Begegnungsstrecke. Die Ausbaggerung werde dort erheblich viel Sediment aufwirbeln. Die elbaufwärts fahrenden Schiffe würden weiter versetzt nach Süden, also näher an der Hahnöfer Nebenelbe vorbeifahren. Auch die Unterhaltungsmaßnahmen würden steigen. Bei auflaufendem Wasser würde ein Teil des sich im Flutstrom befindenden, aufgewirbelten Sedimentes in die Hahnöfer Nebenelbe eingetragen.
Die Ufervorspülung Wisch sei nicht komplett lagestabil, außerdem begünstigt sie eine Strömungsverringerung in der Hahnöfer Nebenelbe, wodurch es zu einer zusätzlichen Sedimentation komme. Der Ostteil der Hahnöfer Nebenelbe werde schneller verlanden als bislang, dies habe zwangsweise Auswirkungen auf den westlichen Bereich. Er fordert, die Befahrbarkeit der Hahnöfer Nebenelbe müsse auf lange Sicht gesehen sichergestellt werden, ebenso die des Altländer/Neuenschleuser Yachthafens. Der Eintrag von festem/ körnigen Sediment würde auch eine Gefahr für die Boote darstellen, wenn diese bei Niedrigwasser auf dieses aufschlagen sollten.

Herr Seidel bittet darum, eine Karte für den Bereich Hahnöfer Nebenelbe an die Wand zu werfen.

Herr Dr. Heyer erläutert, durch die Verbreiterung/Vertiefung der Fahrrinne entstehe ein größeres Sedimentationspotential, dadurch komme es in der Hahnöfer Nebenelbe rein strömungsbedingt erst einmal nicht zu einem vermehrten Sedimenttransport. Aufgrund anderer Effekte sei aber eine vermehrte Sedimentation möglich, so etwa bei größer werdenden Schiffen. Die langen Wellen, die auch durch der Schiffslänge definiert seien, würden von der Strömung gefangen und könnten bis in den Hafen vordringen, es sei nicht ganz auszuschließen, dass dadurch vermehrt Sediment eingetragen werde.
Man müsse hier also unterscheiden, dass strömungsbedingt nicht mehr Sediment eingetragen werde. Durch andere Parameter wie etwa größere Schiffe und dadurch be-

dingte lange Wellen, könne es aber ggf. zu mehr Sedimenteintrieb in den fraglichen Bereich kommen. Auch könne die bereits angesprochene Kreislaufbaggerung aus dem Hamburger Hafen einer verstärkten Sedimentation zuträglich sein. So habe er im Hafen von Schulau in den letzten Jahren beobachtet, dass feine Sande eingetragen worden seien.
Man habe es mit einem ganzen Spektrum von Beeinflussungen zu tun. Die Wirkungen des Vorhabens allein seien daher schwer festzustellen, da sich viele Effekte überlagern würden.

Herr Lawrenz erklärt, es sei unstrittig, dass der Ostausgang der Hahnöfer Nebenelbe langfristig versande. Er fragt, ob Herr Dr. Heyer auch der Meinung sei, dass dies Auswirkungen habe auf die Durchströmung des Flusses, so dass auf lange Sicht gesehen der Fluss versiegen werde.

Herr Dr. Heyer bestätigt die erhebliche Sedimentation des oberstromigen Ostausgangs. Ob diese Sedimentation und die damit verbundene verminderte Strömungsgeschwindigkeit zu einer Erhöhung der Sedimentation im Hafen führen werde, dass möchte er nicht so sagen, denn je weniger Strömungsgeschwindigkeit gegeben sei, desto weniger Transportkapazität habe der Strom auch.

Herr Tiedemann (Altländer Yachtclub AYC) nimmt an, dass das mittlere bzw. maximale Tideniedrigwasser weiter absinken werde. Die Annahme beruhe auf Beobachtungen der letzten Jahre, die Wasserstände hätten sich erheblich verändert. Dies habe unmittelbare Auswirkungen für den Yachtclub, da die Slipanlage bei weiterem Absinken nicht mehr nutzbar sein werde. Ein Umbau sei mit einem erheblichen finanziellen Aufwand verbunden. Die Annahme beruhe auch auf den Beobachtungen der letzten 35 Jahre der Pegelstände des Pegels Sankt Pauli, der auch maßgeblich für den Hafen Neuenschleuse sei. Parallel zu den Vertiefungen der Elbe in der Vergangenheit sei das Niedrigwasser um 50 cm gefallen. Ähnlich sei es beim Ansteigen des mittleren bzw. maximalen Thw, dies sei um 25 -30 cm gestiegen, wobei die Maximalaufschläge berücksichtigt worden seien. Der Gutachter gehe nur von den Mittelwerten aus, was nicht hinnehmbar sei. Maximalwerte seien von besonderer Relevanz. Bei höherem Wasserstand bzw. bei stärkerem mittlerem Tidehochwasser werde man nicht mehr auf die Steganlage kommen, die Nutzung des Hafens werde eingeschränkt. Es werde eine Beweissicherung hinsichtlich des mittleren bzw. maximalen Tidehochwassers beantragt (vgl. Antrag Nr. 42). Bei einer weiteren Vertiefung sei mit einer weiteren Erhöhung der Wasserstände zu rechnen.

Herr Seidel fragt, ob die nachträgliche Spundwandverlängerung die Situation verbessert habe.

Herr Tiedemann antwortet, Ursache für die Verlängerung seien vor allem Sog und Schwell gewesen, dazu werde später noch vorgetragen. An der Verlängerung habe sich der TdV finanziell beteiligt.

Herr Dr. Lawrenz erklärt, der Hafen sei Anfang der 70er Jahre gebaut worden. Seit dem seien die Dalben zweimal erhöht worden, letztlich also um 2 m, weil zu befürchten gewesen sei, dass die schwimmende Anlage wegschwimmen werde. Nunmehr sei eine weitere Erhöhung erforderlich.
Außerdem sei fraglich, ob die bestehenden Spundwände zusätzlichen Belastungen standhalten würden.

Herr Wehrt verweist auf seine Anträge bzgl. Belastung der Spundwände und Dalben im Hafen Neuenschleuse. Durch eine vorhabensbedingte Zunahme von salzhaltigem Wasser käme es zu einer zunehmenden Verrostung. Diese müsse behoben werden. Er beantragt eine entsprechende Beweissicherung (vgl. Antrag Nr. 45).
Die Lühe werde durch die Vertiefung einer zunehmenden Verschlickung ausgesetzt. Den Ausführungen von Herrn Dr. Heyer könne nicht gefolgt werden. Herr Wehrt beantragt, die vorhabensbedingte Verschlickung zu beseitigen sowie eine diesbezüglichen Beweissicherung. Außerdem beantragt er die Einrichtung eines Hilfsfonds ähnlich dem für die Sportboothäfen (vgl. Antrag Nr. 46).
Er bittet die Planfeststellungsbehörde, gegenüber den Ergebnissen der Gutachten und der Modellberechungen sensibel zu sein und diese mit der gebotenen Kritik zu bewerten, sowie den Schilderungen der tatsächlichen Umstände Vertrauen entgegen zu bringen. Es soll eine faire Abwägung auch unter Berücksichtigung der kleinen Belange erfolgen.

Herr Tiedemann weist noch einmal auf die Ausführungen von Herrn Dr. Heyer hin, je größer und länger die Schiffe würden, desto länger würden auch die Wellen und es würden mehr Sedimente in die Nebenelben eingetragen, die sich zwangsweise im Hafen ablagern würden.

Herr Kloodt (Campingplatz Stover Strand) erklärt, er betreibe einen Hafen auf der niedersächsischen Seite vor dem Wehr Geesthacht. Hierbei sei es für ihn zwingend erforderlich, dass der Hafen tideunabhängig betrieben werden könne. Es werde befürchtet, dass die Deckwerke unterspült würden, eine Verschlickung einsetze und in Ufernähe die Parkplätze bei Windstau unter Wasser stehen würden. Er versteht nicht, warum gewerbliche Häfen nicht wie Private vom Elbefonds profitieren dürften. Dies sei eine widerrechtliche Ungleichbehandlung.
Er fordert, dass die Hafeneinfahrt verkleinert werde und eingetragene Sedimente entfernt würden. Die Deckwerke sollten geringfügig erhöht werden. Ebenso fordert er, eine Erhöhung der Uferlinie, um eine Überschwemmung der Parkplätze zu verhindern. (vgl. Antrag Nr. 37)

Herr Osterwald äußert dazu, dass Herr Kloodt umfassend darüber informiert worden sei, dass aufgrund des Vorhabens und der prognostizierten Wasserstandsschwankungen keine Belastungen für seinen Hafen zu erwarten seien. Eine wetterbedingte weitere Belastung könne nicht ausgeschlossen werden.

Herr Rademacher erklärt, dass die Zahl der leichten Sturmfluten zugenommen habe, ein diesbezüglicher Zusammenhang mit der letzten Elbvertiefung könne nicht ausgeschlossen werden. Die vielfachen, tatsächlichen Beobachtungen seien ein eindeutiger Hinweise für die Auswirkungen der letzten Vertiefungen und ein Indiz, dass mit einer weiteren Vertiefung weitere Auswirkungen wie etwa eine Erhöhung der Wasserstände zu erwarten seien.

Herr Osterwald zeigt anhand des Pegels Lüheort, der für den Altländer Yachtclub maßgeblich sei, die Wasserstandentwicklung von 1964 bis 2008, das mittlere Tidehoch- und mittlere Tideniedrigwasser.
Ausbaubedingt seien keine Erhöhungen zu befürchten. Metrologische Einflüsse könnten natürlich zu Erhöhungen führen.

Herr Tiedemann erklärt, dass nicht die dargestellten Mittelwerte ausschlaggebend seien, sondern die Extremwerte, durch diese würden Schäden entstehen.

Herr Rademacher bestätigt, dass die Mittelwerte nicht aussagefähig seien, sondern einzelne Hochwerte und deren Häufigkeit.

Herr Osterwald zeigt eine Folie, auf der das höchste Tidehochwasser bzw. niedrigste Tideniedrigwasser abgebildet ist. Auch hier würde sich eine ausbaubedingte signifikante Änderung nicht ergeben.

Herr Tiedemann wendet ein, dass die Boote bei Hochwasser nicht geslippt werden könnten, dieses sei nur bei ruhigem Niedrigwasser möglich. Wenn dieses weglaufe, sei die Slippbahn tatsächlich zu kurz.

Herr Rieper äußert, auch wenn vor dem Lühebogen die Strömung etwas höher sei, sei dies in der Lühe nicht so, hier komme es dann zur Verschlickung. Das Gleiche gelte für die Hahnöfer Nebenelbe.
Außerdem müsse am Boden gemessen werden, wie sich die Salzverhältnisse verändern würden. Direkt über dem Schlick sei an den Dalben seit 2000 eine erhebliche Korrosion zu verzeichnen, in den 20 Jahren zuvor habe es dagegen kaum Verschleiß gegeben. Dies zeige, dass die Korrosion auf die Vertiefung von 1999 zurückzuführen sei. Durch eine neue Vertiefung werde es zu einer Zunahme des salzhaltigen Wassers kommen. Auch an anderen Bauwerken (Sielen) seien starke Verrostungen zu verzeichnen, diese Schäden müssten ernsthaft kompensiert werden.
Außerdem zweifelt Herr Rieper die Wirkung der Strombaumaßnahmen in der Elbmündung an. Er beantragt für die Schlengelanlage der IG Schlengelbau in der Lühe eine Beweissicherung hinsichtlich der normalen Hoch – und Niedrigwasserpegel, der Schwellhöhen, der Salzgehalte, der statischen Lage der Deichfußbefestigungen sowie des Querschnitts (vgl. Antrag Nr. 23).

Die Häfen würden durch zunehmenden Sog und Schwell belastet. Die Schiffe würden mit immer mehr Knoten fahren (15-17 Knoten seien Standard), dies sei nicht in die Betrachtung eingestellt worden.

Herr von Blücher wendet ein, dass in die Betrachtung nicht die Qualität und Körnigkeit des Sediments mit eingeflossen sei. Bis 1999 habe es einen reinen Schlicktransport gegeben, seit 1999 finde man in den Häfen auch Sand. Die Transportfraktionen hätten sich geändert.

Herr RA Günther erklärt, dass die durch den TdV vorgestellten Modelle, eine gewisse Unschärfe beinhalten würden. Auf der anderen Seite habe man betroffene sachverständige Zeugen, die aus eigenen Erfahrungen berichten würden. Diese Berichte könne man nicht ohne Weiteres übergehen.
Die Darstellung der Messungen und Entwicklungstendenzen sei interessant, viel wichtiger sei, auf welchen Ursachen die dargestellten Tendenzen beruhen würden. Er weist darauf hin, dass die Extremwerte Schäden hervorriefen, dabei komme es nicht nur auf das einzelne Extremereignis an, sondern auch auf dessen Häufigkeit. Es müsse berücksichtigt werden, wenn der Tidenhub zunehme, habe dies auch qualitative Auswirkungen. Wenn der Tidenhub eine bestimmte Schwelle/ Spreizung übersteige, dann finde dort qualitativ etwas Neues statt. Dann greife der Tidenhub in Bauwerke ein, die vorher vielleicht relativ unbelastet gewesen seien. Ab welcher Schwelle der Tidenhub Schäden verursacht, sei in den Unterlagen nicht benannt worden, dies sei aber erforderlich. Vielleicht befinde man sich schon über der Grenze des Zumutbaren. Die Probleme müssten hier wesentlich sorgfältiger erfasst und geklärt werden. Er verweist auf die Rechtsprechung des BGH bzw. BVerwG zum Hamburger Deichgesetz.

Frau RA Prof. Dr. Leppin erwidert, dass der Sachverstand der Betroffenen in dem Abwägungsprozess der Planfeststellungsbehörde Eingang finde.

TOP 4.2.3 Beeinträchtigung der Schifffahrt

Herr Seidel ruft den TOP 4.2.3 auf und verliest einführend den wesentlichen Inhalt der dazu eingegangenen Einwendungen.

Herr Wehrt stellt den Antrag, die Verkehrslenkung auf der Elbe innerhalb des Planfeststellungsverfahrens mit zu regeln (vgl. Antrag Nr. 47). Dies müsse Bestandteil der Planung sein, weil die vom TdV angestrebte Anzahl der Schiffe auf der Elbe auch gefahrlos fahren können müsse. Dafür sei eine Verkehrslenkung erforderlich. Er weist darauf hin, dass der Schiffsverkehr auf der Elbe bei einer weiteren Verkehrszunahme nicht mehr so laufen könne wie bisher, vielmehr sei ein Verkehrsleitsystem ähnlich dem Vorgehen in der Luftfahrt (z. B. mit Vorgabe fester Kurse) erforderlich. Weiterhin dürften die vom TdV angegebenen Richtgeschwindigkeiten sich nicht auf die Fahrt über Grund sondern auf die Fahrt durchs Wasser beziehen. Die im Schiff-Schiff-

Kontakt auftretende Gefährdung durch Sog und Schwell habe mit der Geschwindigkeit über Grund nichts zu tun. Herr Wehrt kritisiert ferner, dass ein vor einiger Zeit (noch vor der Verlängerung der Spundwand des Hafens Neuenschleuse) angestrengtes Bußgeldverfahren gegen einen einzelnen Schädiger eine Verfahrensdauer von über einem Jahr gehabt habe. Damit derartige Bußgeldverfahren für die Kleinschifffahrt einen Sinn hätten, müssten diese künftig bevorzugt und schneller bearbeitet werden.
Des Weiteren beantragt er die Einrichtung und Dotierung eines „Schwellfonds" seitens des TdV, aus dem dann Schäden an Booten und Sportboothafeneinrichtungen durch Sog- und Schwellereignisse, deren Verursacher nicht zu ermitteln sei, beglichen werden könnten (vgl. Antrag Nr. 47).

Herr RA Günther greift den angeführten Punkt der Verkehrslenkung auf und bekräftigt, dass die auftretenden Konflikte bei einer für das Jahr 2015 prognostizierten Anzahl von 65.000 Schiffsbewegungen jährlich auf der Elbe und angesichts der Nutzung der Elbe von ca. 10.000 Wassersportlern durch eine Verkehrslenkung geregelt werden müssten. Eine solche Verkehrslenkung dürfe jedoch nicht einseitig zu einer Bevorzugung der Berufsschifffahrt führen, vielmehr müssten dabei auch die Interessen der Fischerei Berücksichtigung finden. RA Günther verlangt die klare Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen in dem Planfeststellungsbeschluss. Die bisherige Handhabung, dass es sich nur um Richtgeschwindigkeiten handeln soll, sei nicht ausreichend. Derartige Geschwindigkeitsbegrenzungen könnten durchaus in Einzelfällen auch in Planfeststellungsbeschlüssen angeordnet werden. Im Straßenrecht sei dies mittlerweile anerkannt. Hinsichtlich der Elbe müsse in Konfliktzonen 12 Knoten die Höchstgeschwindigkeit sein. Bei Überschreitungen sei auch eine konsequente Verfolgung notwendig.

Für den TdV bestätigt **Herr Osterwald**, dass dieses Problem bekannt sei. Eine Aufrechterhaltung des bisherigen Standards mit sehr geringen Unfallzahlen auf der Elbe werde angestrebt. Er erläutert das in der jüngsten Vergangenheit praktizierte dreistufige Vorgehen, wonach eine Überschreitung der in den Planunterlagen als Entwurfsgeschwindigkeiten vorgesehenen Grenzen durch die Verkehrszentralen festgehalten werde. Anschließend werde bei lotsbesetzten Schiffen der jeweilige Lotse auf die Überschreitung hingewiesen bzw. bei nicht lotsbesetzten Schiffen werde der Reeder angeschrieben. Im Wiederholungsfalle werde das Fehlverhalten auch verfolgt. Durch diese Praxis habe sich die Anzahl der Überschreitungen einer angemessenen Geschwindigkeit bereits erheblich reduziert.

Herr RA Günther geht bezüglich der Kleinschifffahrt auf das Problem der Tonnenverlegung ein. Bei einer Änderung der Standorte der Fahrwasserbegrenzungstonnen, die bisher auf der 8m-Tiefenlinie lägen, könne sich eine Beeinträchtigung der Kleinschifffahrt und der Fischerei ergeben, weil die neben dem Fahrwasser liegenden Bereiche sich verkleinerten. Ein Tonnenplan sei nicht Bestandteil der Planunterlagen, so dass nicht zu erkennen sei, ob die geschilderten Beeinträchtigungen sich realisierten oder nicht. Er bat darum, zumindest das Konzept der künftigen Tonnenlage offenzulegen und die Betroffenen bei der Entscheidung einzubeziehen.

Herr Osterwald stellt dar, dass es eine Absichtserklärung hinsichtlich der standardisierten Verlegung von Tonnen mit 25 m links und rechts der Fahrrinne gebe. Dies führe aber nicht zwangsläufig zu einem Flächenverlust neben der Fahrrinne. An den Stellen, wo eine Verbreiterung der Fahrrinne um 20 m erfolgen solle, seien die Tonnenpläne derzeit in Vorbereitung und könnten mit den Betroffenen daher auch kommuniziert werden. Eine Feststellung des Tonnenplans in dem Planfeststellungsbeschluss sei für die tägliche Arbeit nicht praktikabel.

Herr Rieper hinterfragt, warum in den Planunterlagen die Belastungen im Lühebogen nur bei einer angenommenen Schiffsgeschwindigkeit von 12 Knoten dargestellt werde, obwohl dort real viel schneller (nämlich bis 18 Knoten) gefahren werde.

Hierauf antwortet **Herr Osterwald**, dass die real dort gefahrenen Geschwindigkeiten wegen dadurch verursachter Schäden an den Deckwerken inakzeptabel seien. Der Entwurf des TdV gehe vielmehr von sicheren Geschwindigkeiten aus, die dort nach seiner Vorstellung künftig auch gefahren werden sollen. Überschreitungen dieser Geschwindigkeiten sollten dann auch verfolgt werden. Es sei zu prüfen, wie die vom TdV angesetzten Geschwindigkeiten rechtlich festgeschrieben werden könnten.

Herr Seidel bestätigt, dass die Planfeststellungsbehörde sich dieses Problems annehmen werde.

TOP 4.2.2 Beeinträchtigung der Fischerei

Im Einvernehmen mit dem einzigen anwesenden Vertreter von Fischereiinteressen, Herrn RA Günther, wird der TOP 4.2.2 auf den Erörterungstermin in Krempe (Schleswig-Holstein) verlegt, wo dieses Thema schwerpunktmäßig behandelt werden soll.

TOP 4.3 Betroffenheiten durch Änderung der Tidedynamik

Nach einer kurzen Pause eröffnet **Herr Seidel** um 16.25 Uhr die Erörterung erneut und ruft den TOP 4.3 (Betroffenheiten durch Änderung der Tidedynamik) auf.

TOP 4.3.1 Beeinträchtigungen von Deichen, Standsicherheit der Ufer und sonstigen Hochwasserschutzeinrichtungen

Herr Seidel verliest zunächst die zusammengefassten Einwendungen zu TOP 4.3.1.

Herr Rieper macht darauf aufmerksam, dass in den Unterlagen keine Angaben zu Grundbrüchen im Bereich Lühe enthalten seien, obwohl dies sich wegen vorangegangener Ereignisse am Lühesperrwerk (z. B. 1962 und 2005) und am Deckwerk der Lühe (ca. 2006) aufgedrängt habe.

Herr Dr. Ruland entgegnet, er könne von hier nichts dazu sagen, ob an dem Sperrwerk eventuell bautechnische Probleme bestünden, z. B. ein ausreichender Kolkschutz fehle. Die Frage könne nur bei Betrachtung des Gesamtbauwerkes beantwortet werden. Hinsichtlich der Lühe enthielten die Planunterlagen keine Aussagen zum Ist-Bestand, weil die Schiffswellen und damit die Belastung der Deckwerke sich durch den Ausbau nicht erhöhen würden.

Herr Rieper präzisiert, dass die von ihm angesprochenen Probleme nach der letzten Elbvertiefung aufgetreten seien und er daher auch in den Unterlagen zu einer erneuten Vertiefung dazu Aussagen erwarte.

Herr Weber spricht das Problem des mit einer Klimaveränderung zusammenhängenden Anstiegs der Meeresspiegel an. Nach Veröffentlichungen des Potsdamer Instituts für Klimaforschung sei noch in diesem Jahrhundert mit einer Meeresspiegelerhöhung von 60 cm bis 1 m zu rechnen. Dies habe jedoch keinen Eingang in die Planunterlagen gefunden. Er führt an, dass das Land Schleswig-Holstein aufgrund der Prognosen bereits eine durchgehende Erhöhung der Deiche um 40 cm angekündigt habe.

Herr Dr. Heyer verweist auf seine Ausführungen vom Vortage zu den Veröffentlichungen des Potsdamer Klimafolgenforschungsinstituts und betont, dass es sich bei den dort genannten Anstiegszahlen nicht um Prognosen, sondern um Szenarien handele. Für die Untersuchungen zu den Fahrrinnenanpassungen von Elbe und Weser habe die BAW einen Meeresspiegelanstieg von 90 cm zugrunde gelegt. Bei einem hohen Anstieg des Meeresspiegels würden die ausbaubedingten Wirkungen relativ gesehen jedoch eher geringer sein als höher. Dies sei im Gutachten für die Hydrodynamik auch dargestellt worden.

Herr RA Günther betont nochmals, dass den angesprochenen Szenarien jedoch Prognosen zugrunde lägen, wobei im schlimmsten Fall mit 1 m Meeresspiegelanstieg in einem Jahrhundert gerechnet werde. Gerade angesichts solcher weiterer Belastungen seien die mit dem Ausbau zusammenhängenden Auswirkungen besonders kritisch zu betrachten. Zwar sei in den Deichhöhenbemessungen Sicherheitszuschläge für den Meeresspiegelanstieg enthalten. Diese würden aber durch andere Vorhaben teilweise aufgezehrt. Weitere Folge einer Klimaveränderung könnten längere Trockenphasen sein, die zu niedrigem Oberwasserzufluss und damit zu einem Elbaufwärtsziehen von Brackwasserfahnen führen könne. Herr RA Günther führt weiter aus, dass die von möglichen Auswirkungen belasteten Bauwerke entlang der Elbe (wie z. B. Schöpfwerke) zu wenig betrachtet worden seien. Dies müsse für jedes einzelne Bauwerk nachgeholt werden (Alter, Zustand, ausbaubedingte Belastungen). Aufgrund des Untersuchungsgrundsatzes sei die Planfeststellungsbehörde dazu verpflichtet, die genannten Punkte aufzuklären. Vor der Erteilung eines entsprechenden Auftrages an einen Gutachter oder den TdV erbittet Herr RA Günther die Beteiligung der von ihm vertretenen Betroffenen.

Herr Rademacher nimmt auf einen in dem Cuxhavener Erörterungstermin angesprochenen Punkt Bezug und zeigt nochmals ein Foto eines den Altenbrucher Bogen bei starkem Sturm passierenden Schiffes der Evergreen-Reederei. Er räumt ein, dass es sich hierbei nicht, wie in Cuxhaven seinerseits dargestellt um die „Ever Summit", und damit ein „Außergewöhnlich großes Fahrzeug (AGF)" handele, sondern um die „Ever Chivalry". Diese liege jedoch mit 333m Länge nur knapp unter der Grenze für AGF-Schiffe, so dass sie keinen Beschränkungen hinsichtlich der Höchstwindstärke bei Befahren der Elbe unterliege. Es sei geradezu beängstigend, dass bei derart großen Fahrzeugen, die angesichts ihrer Segelfläche den Altenbrucher Bogen zur Erhaltung ihrer Manövrierfähigkeit bei Sturm in erheblichem Tempo befahren müssten, die Entscheidung, ob das Schiff fahre oder vor der Elbemündung auf Reede bessere Wetterbedingungen abwarte, alleine bei der Besatzung liege. Die von dem Schiff verursachten Wellen schädigten den bei den gezeigten Wetterlagen schon von den Windwellen angegriffenen Deich im Altenbrucher Bogen zusätzlich. Die Deiche seien für brechende Wellen nicht bemessen. Herr Rademacher merkt an, es sei zu befürchten, dass sich eine Verbesserung der Fahrwasserverhältnisse durch den Ausbau in einer weiteren Heraufsetzung der AGF-Grenzen niederschlagen werde. Da sich hingegen die Deichsituation an dieser Stelle nicht verbessern werde, steige das Risiko von Deichschäden mit der wachsenden Schiffsgröße und der wachsenden Anzahl großer Schiffe.

Herr Dr. Ruland legt dar, es sei schon auf dem gezeigten Foto zu erkennen, dass bei derart starken Windwellen die dazukommenden Schiffswellen keinen signifikanten Einfluss mehr hätten, sondern von den Windwellen überlagert würden. Es lasse sich bei Sturmlagen kein Zusammenhang der Deichbelastung mit Schiffswellen mehr nachweisen.

Diese Aussage wird sowohl von **Herrn Rieper** als auch von **Herrn Rademacher** angezweifelt. Es sei vielmehr von einer Kumulation der beiden Wellenarten auszugehen. Die schiffsinduzierten Wellen könnten Höhen von bis zu 2,60 m erreichen und seien in ihrer Stärke daher mit den Seegangswellen am Altenbrucher Bogen nicht vergleichbar.
Herr Dr. Heyer zitiert zwei Passagen aus einem Bericht der „Forschungsstelle Küste" auf Norderney (Titel: „Untersuchung zu Seegang und Schiffswellen in der Elbe"; Niedersächsisches Landesamt für Wasserwirtschaft) aus dem Jahre 1989, nach dem die Schiffswellen bei Windsee von nachrangiger Bedeutung seien bzw. eine solche Überlagerung stattfinde, dass örtlich zwar mit einer geringfügigen Zunahme der Windsee gerechnet werden könne, diese je nach Windrichtung aber nicht bedeutsam sei.

Herr Weber unterstützt den Antrag von Herrn Altenburg (vgl. Anträge Nr. 13 und 49) und schlägt die Übernahme von Garantien durch die Freie und Hansestadt Hamburg vor. Dies müsse in einem Staatsvertrag zwischen der FHH, Niedersachsen und Schleswig-Holstein geregelt werden, so dass die FHH die durch ausbaubedingte Deichbrüche verursachten Kosten übernehme. Ferner sei eine Umkehr der Beweispflicht in der Art nötig, dass die FHH beweisen müsse, dass auftretende Schäden nicht mit dem Elbeausbau in Zusammenhang stünden.

Bezug nehmend auf die zitierte Untersuchung der „Forschungsstelle Küste" von 1989 macht **Herr Rademacher** darauf aufmerksam, dass die dort eingegangenen Daten zu Schiffsgrößen und Befahrbarkeit nicht mehr mit der heutigen Situation bzw. der nach einer weiteren Elbevertiefung bestehenden Situation vergleichbar seien.

Herr Seidel sagt eine Prüfung zu diesen Themenkomplex zu.

Herr RA Günther bestätigt, dass auch nach seiner Ansicht der zunehmende und auch andersartige Verkehr berücksichtigt werden müsse. Schon eine kleinere Überlagerung von Windwellen mit Schiffswellen könne im Sinne einer Grenzbetrachtung zu viel sein, weil die Deiche hierfür nicht bemessen seien. Dass derartige Situationen selten aufträten, mindere die in diesen Momenten bestehende Gefahr nicht. Die Verantwortung der Planfeststellungsbehörde für die lokale Deichsicherheit erlaube kein Hinnehmen eines Restrisikos. Es fehlen in den Unterlagen präzise Bemessungszahlen, so dass Einwender sich auch in zehn Jahren gem. § 75 Abs. 2 VwVfG noch auf ein etwaiges Fehlschlagen von Prognosen berufen könnten. Zumindest in dem Planfeststellungsbeschluss müsse konkret herausgearbeitet werden, ab welchen Kennwertzunahmen zusätzliche Schutzmaßnahmen umgesetzt werden müssten. Fehlten diese Angaben in dem Planfeststellungsbeschluss, hätten die Einwender keine andere Wahl, als den Planfeststellungsbeschluss zu beklagen, um ihre Rechte nicht zu verlieren.

Herr Dr. Ruland verweist auf die Darstellung der Sturmflutscheitelwasserstände und Schutzhöhen in der Planunterlage J 1, Kap. 3.2.2. Angesichts der dort nachlesbaren Belastungsveränderung von 0,5 % seien die Vorwürfe nicht haltbar.

Herr Seidel betont, dass die Fragen der Deichsicherheit auch für die Planfeststellungsbehörde von herausragender Bedeutung seien.

Herr Dr. Heyer arbeitet heraus, dass die in den BAW-Gutachten angewendete „Bemessungssturmflut" von Wasserständen ausgehe, die mehr als 1 m über den Wasserständen der bisher höchsten Sturmflut (von 1976) lägen.

Herr von Blücher zweifelt an, ob die obigen Aussagen von Herrn Dr. Ruland und Herrn Dr. Heyer das Problem in ganzer Breite widerspiegelten, da sie sich eher auf den Bereich Altenbrucher Bogen bezögen und nicht auf die Situation in der Innenelbe (ohne Seegangsbelastung).

Herr Rademacher konkretisiert diese Aussage auf die Uferbereiche im Lühebogen und bei Hanskalbsand, wo aufgrund der geringeren Seegangsbelastung die Belastung durch Schiffswellen stärker in den Vordergrund träte.

Frau Hintz führt als Bestätigung dafür, dass auch Schiffswellen eine erhebliche Belastung der Ufer darstellen könnten, Wellenmessungen des WSA Hamburg an vier Stellen an der Unterelbe an.

Herr Zinßer stellt klar, dass sich die von Frau Hintz angesprochene Untersuchung nicht auf die Verhältnisse bei Sturmflut und Hochwasser bezögen, sondern auf die Normaltide.

Herr Müller spricht sich dafür aus, die Deichlinie bei Hahnöfer Sand, die 2001 verändert worden sei, wieder in den vorherigen Zustand zurückzubauen. An der Stelle hätten sich Verschlechterungen der Deichsicherheit ergeben.

Herr Hemke erkundigt sich, wie das weitere Verfahren hinsichtlich etwaiger nachzuarbeitender Untersuchungen ablaufe. Er will wissen, wie der einzelne Einwender erfahre, ob seinen Forderungen nach Vorlage weiterer Untersuchungen nachgekommen werde oder nicht.

Frau RA Prof. Dr. Leppin erläutert, dass ggf. eine weitere Auslegung von nachgearbeiteten Unterlagen erfolgen werde, sofern sich aus diesen relevante Änderungen ergeben.

TOP 4.3.2 Beeinträchtigung von Entwässerungseinrichtungen und Sperrwerken

Herr Seidel eröffnet die Erörterung zum TOP 4.3.2 mit der Aufzählung der wesentlichen Einwendungen und Stellungnahmen.

Herr Rieper weist darauf hin, dass der Deich in der 2. Meile 3 Deichsiele beinhalte, nämlich das Siel Neuenschleuse, das Siel West sowie das Siel Ost auf Hahnöfersand. Diese drei Siele seien seit der letzten Fahrrinnenanpassung verstärkter Korrosion ausgesetzt. So seien bereits beim Siel Neuenschleuse Doppel-T-Träger voll durchgerostet und hätten ersetzt werden müssen. Am Siel Ost seien nur geringe Korrosionen festgestellt worden. Die Schäden seien mit Sicherheit auf den Salzgehalt zurückzuführen. Die Salzbelastung werde weiter steigen, was in den Unterlagen allerdings nicht untersucht worden sei.

Herr Dr. Ruland antwortet auf die Vorwürfe dahingehend, dass sich im Gutachten J.1 unter dem Punkt 3.3.4 Aussagen zur Korrosionsbelastung (Salzgehalt und Korrosionsangriff) befänden. Es gebe zwar einen losen Zusammenhang, doch seien auch viele andere Faktoren bestimmend. Die Untersuchungen hätten gezeigt, dass die prognostizierten Salzgehaltsveränderungen nicht ursächlich für Schäden sein könnten. Darüber hinaus könne es aufgrund der kurzen Strecke nicht zu unterschiedlichen Korrosionen kommen.

Nach Ansicht von **Herrn Rieper** seien die Messungen der Salzgehalte fehlerhaft, da sie 2 m über Grund durchgeführt worden seien. Nach seinen Beobachtungen sei die Korrosion verstärkt nach der 1999 Fahrrinnenanpassung eingetreten. Diese eindeuti-

gen natürlichen Faktoren passten zwar nicht in die Rechenmodelle, seien aber Realität.

Herr von Blücher erkundigt sich nach der Herkunft der Daten, die die Behauptung von Herrn Dr. Ruland stützen sollen, dass die Korrosion nicht durch den Salzgehalt entstanden sei, und möchte wissen, wo man dies konkret nachlesen könne.

Hierauf entgegnet **Herr Dr. Ruland**, dass zu untersuchen gewesen sei, inwieweit die ausbaubedingten Salzgehaltsveränderungen überhaupt zu Veränderungen im korrosiven Angriff beitragen können. Im Abschnitt 3.3.4 des Gutachtens sei dargelegt worden, dass es keine wissenschaftlichen Erkenntnisse über ursächliche Schäden bei so geringen Salzgehaltsveränderungen gebe. Ein klarer Zusammenhang lasse sich nirgendwo in der Literatur belegen. Die von Herrn Rieper beschriebenen Korrosionswirkungen müssten daher andere Ursachen haben.

Herr von Blücher möchte wissen, ob die Behauptung, dass es aufgrund der kurzen Strecke nicht zu Veränderungen im Verhalten des Salzgehaltes kommen könne, auch untersucht worden sei. Hierzu merkt **Herr Zinßer** ergänzend an, dass die Salzgehalte in der Elbe über die Messstellen genau beobachtet würden und auch Grundlage des Gutachtens gewesen seien.

Herr von Bücher weist darauf hin, dass die Schäden an den Bauwerken schon länger bekannt gewesen seien, es jedoch keine konkreten Untersuchungen hierzu gegeben habe.

Nach Aussage von **Herrn Zinßer** seien die drei Bauwerke besichtigt worden.

Herr RA Günther hat den Eindruck, dass die von Herrn Osterwald beschriebenen Gespräche mit den Unterhaltungsverbänden zu einer Vereinbarung führen sollten, nach der die besonders kritischen Bauwerke vom TdV zu untersuchen seien. Wäre das Prüfergebnis in Ordnung, wäre der Punkt erledigt. Ansonsten müssten der Planfeststellungsbehörde die dann noch offenen Punkte mitgeteilt werden.

Da es keine weiteren Wortmeldungen gibt, schließt **Herr Seidel** den TOP 4.3.2.

TOP 4.4 Betroffenheiten durch Baggergutunterbringung

Herr Seidel eröffnet die Erörterung zu TOP 4.4 und trägt die wesentlichen Einwendungen und Stellungnahmen vor.

Herr RA Günther weist darauf hin, dass er das wichtige Problem der Baggergutunterbringung im Zusammenhang mit den Auswirkungen auf die Fischerei in Brunsbüttel auf dem Erörterungstermin ansprechen werde.

Da es keine weiteren Wortmeldungen gibt, endet dieser Tagesordnungspunkt um 17:40 Uhr.

TOP 4.5 Betroffenheiten schiffserzeugte Belastungen

Herr Seidel öffnet die Erörterung zu TOP 4.5 und übergibt Herrn Böschen die Verhandlungsleitung.

TOP 4.5.1 Betroffenheiten durch Sog und Schwell

Herr Böschen trägt anschließend die wesentlichen Einwendungen und Stellungnahmen zu Top 4.5.1 vor.

Herr Tiedemann trägt umfangreich vor, dass der Altländer Yachtclub (AYC) in seinem Hafen Neuenschleuse in der Vergangenheit bereits erhebliche Schäden gehabt hätte. Dies habe dazu geführt, dass die vorhandene Spundwand in die Hahnöfer Nebenelbe verlängert werden musste. Die Baumaßnahme sei bezuschusst worden, da man anerkannt habe, dass die Schäden durch Sog und Schwell entstanden seien könnten. Die Seglervereinigung fordert nunmehr zur Verringerung von zusätzlich ausbaubedingtem Sog und Schwell eine gesetzliche Geschwindigkeitsbegrenzung - im Regelfall von weniger 8 Knoten Fahrt durchs Wasser - zwischen dem Bereich Lühemündung und Blankenese. Für den Fall, dass dies nicht möglich sein sollte, fordert der AYC eine nochmalige Verlängerung der vorhandenen Spundwand oder andere vergleichbare Schutzbauten für den Hafen. Der Verein könne die genannten Maßnahmen allerdings nicht finanzieren.
Der zusätzliche Schwell werde insbesondere durch die Schaffung der Begegnungsstrecke zunehmen. Bereits jetzt würden am Strom-km 643 vor dem Hamburger Yachthafen mittlere Geschwindigkeiten von 13,4 Knoten gefahren. Des Weiteren würden auch im Begegnungsfall zweier großer Containerschiffe der Absunk und die Sekundärwellen erheblich zunehmen. Die Erhöhung der Schiffsgeschwindigkeit um 2 Knoten führe zu einer Verdopplung von Absunk und Sekundärwelle, was in der Folge zu erheblichen Wellenhöhen mit hohem Schädigungspotential führen könne. Insbesondere bei Niedrigwasser sei der Gefährdungsgrad hoch. Schiffsführer und auch Lotsen würden sich v. a. in der Dunkelheit nur in den seltensten Fällen an die empfohlenen bzw. vorgeschriebenen Geschwindigkeiten halten.
Ferner merkt er an, dass es nach seinen Informationen weltweit Restriktionen hinsichtlich der Befahrbarkeit von Häfen bei bestimmten Windverhältnissen gebe. Daher müsste nach Ansicht des AYC dafür Sorge getragen werden, dass die Einfahrt in die Elbe bei starkem Wind untersagt werde.

Herr Böschen verweist in seiner Antwort auf die der Planfeststellungsbehörde bereits vorliegende umfangreiche Stellungnahme des Altländer Yachtclubs. Des Weiteren bit-

tet er Herrn Osterwald um weitere ergänzende Erläuterungen zum Thema „Schiffsgeschwindigkeiten".

Herr Osterwald stellt zunächst an Herrn Tiedemann die Frage, ob es Beobachtungen gebe, dass die schiffserzeugten Belastungen mit ihren Auswirkungen sich unterscheiden lassen in einlaufende oder auslaufende Schiffe und ob er die Auswirkungen beschreiben könne.

Herr Tiedemann verweist hierzu auf den umfangreichen Schriftverkehr mit der WSD Nord, in dem die Auswirkungen hinreichend dargestellt worden seien. Es seien im Wesentlichen die einlaufenden Schiffe bei niedrigen Wasserverhältnissen, welche den Ebbstrom von vorne bekommen würden.

Herr Wehrt bestätigt in seinem Wortbeitrag, dass Sog und Schwell auch in der Lühe eine erhebliche Rolle spielten. Er befürchtet wesentlich höhere Wellen infolge der Ausbaumaßnahme und macht deutlich, dass man an der Lühe mit baulichen Maßnahmen nicht viel dagegen machen könne. Er fordert daher ebenfalls eine Reduktion der Schiffsgeschwindigkeiten weniger als 8 Knoten Fahrt durchs Wasser.

Herr Rieper merkt in diesem Zusammenhang an, dass schiffserzeugte Wellen bis zu 1 m Höhe im Bereich der Lühe ein extremes Gefährdungspotential z. B. für spielende Kinder auf den Schlengeln hätten. Auch die Schäden an den Anlagen und Schiffen (z. B. bei Einlaufmanövern) würden erhebliche Kosten verursachen. Ebenso seien die Belastungen an den Deckwerken und Deichfüßen enorm. Von daher plädiert auch er für die Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung.

Herr RA Günther fragt nach, ob es eine Auflistung bzw. eine Karte der exponierten Bauwerke und Anlagen gebe, die durch schiffserzeugte Wellen oder andere ausbaubedingte Wirkungen gefährdet sein könnten. Hierauf entgegnet **Herr Osterwald**, dass es keine bildliche Darstellung oder Liste in den Antragsunterlagen gebe.

Aus Sicht von **Herrn RA Günther** erscheint es jedoch erforderlich zu sein, die gefährdeten Bereiche zu erfassen, weil dort unter Umständen - auch zur Entlastung des TdVs - eine Beweissicherung gemacht werden müsse. Für diese Beweissicherung, die aus seiner Sicht notwendig sei, müsste als erstes ein Plan mit den exponierten Grundstücken, die bebaut oder bebaubar seien und ausbaubedingt gefährdet sein könnten, erstellt werden. Dies betreffe insbesondere die Grundstücke, für die Einwendungen erhoben worden seien.

Herr Böschen erklärt, dass die Planfeststellungsbehörde den Anregungen nachgehen werde.

Herr Rieper bittet abschließend darum, dass in diese Liste für die Beweissicherung von Anlagen auch das Lühesperrwerk und die Schlengelanlage der IG Schlengelbau aufgenommen werden. (vgl. Antrag Nr. 23)

Da es keine weiteren Wortmeldungen zu TOP 4.5.1. gibt, wird die Erörterung zu diesem TOP von **Herrn Böschen** geschlossen.

TOP 4.5.2 Immissionen

Herr Böschen leitet über zu dem TOP 4.5.2. Er stellt zunächst die wesentlichen Einwendungen und Stellungnahmen zu diesem Tagesordnungspunkt vor.

Herr RA Günther weist darauf hin, dass schiffsbedingte Lärmbelastungen manchmal unterschätzt würden. Hinzu käme, dass es entlang der Elbe bezüglich der FFH- und Vogelschutzgebiete eine Konfliktlage gebe. Er zeigt in diesem Zusammenhang auf, dass bei der Moorautobahn A26 (von Stade nach Hamburg) Schutzauflagen vorgesehen seien zugunsten der Vogelschutzgebiete in Form von Immissionsgrenzwerten für lärmempfindliche Vogelarten von 52 dB(A) für die Tagsituation und 57 dB(A) für die Nachtsituation. In der Folge mussten 4 m hohen Schallschutzwände flächendeckend im Moorgürtel errichtet werden. Dies könne auch eine Bedeutung für die Eingriffs- und Ausgleichsbilanz an der Elbe haben, weil trotz des vorgesehenen Schallschutzes die Schallpegel in einem Bereich von 100 m nicht unter die Immissionsgrenzwerte abgesenkt werden können, so dass für das Verfahren Moorautobahn, diese Flächen als vollständig verloren bewertet werden mussten.
Dies könnte auch eine Rolle für Privateinwender spielen, sofern hiervon Grundstücke betroffen seien. Er regt daher an, diese Erkenntnisse aus anderen Planfeststellungsverfahren ebenfalls in diesem Verfahren zu berücksichtigen. In den straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahren seien die genannten Immissionsgrenzwerte von 52 und 57 dB(A) für lärmempfindliche Vogelarten Stand der Planungstechnik.
Dies berühre möglicherweise auch die Naherholungsgebiete, die verlärmt werden könnten. Allerdings scheinen nach Ansicht von Herrn RA Günther die ausbaubedingten Luftbelastungen bedeutsamer zu sein, wie man aktuell auch verschiedenen Berichten in Zeitungen und Fernsehen entnehmen könne. Es müsse daher in Erwägung gezogen werden, ob nicht auch Auflagen in dieser Hinsicht für den Schiffsverkehr hinsichtlich der Schiffsabgase gemacht werden müssten. Die internationale Schifffahrt müsste völkerrechtlich verpflichtet werden, ihre Luftbelastungen zu reduzieren. Denkbar wäre eine Auflage, dass nach 5 – 10 Jahren die Belastungswerte nicht mehr überschritten werden dürften.

Herr Böschen bedankt sich für die hilfreichen Informationen. Es sei hier zu prüfen, inwieweit dies für das wasserstraßenrechtliche Verfahren übertragbar sei. Er macht deutlich, dass die Luftbelastung bereits heute schon ein Problem darstelle, es allerdings schwierig sei, dieses völkerrechtliche Problem in diesem Verfahren zu lösen.

Herr Rademacher berichtet von dem kürzlich im Fernsehen gezeigten Film, an dem auch Herr Nix mitgewirkt habe, über die unzulässigen Beimengungen im Treibstoff der Schiffe. So bestünde z. B. der konkrete Verdacht, dass PCB-haltige Trafoöle in den Treibstoffen enthalten sein könnten. Er stellt daher die Frage, ob es darüber Erkenntnisse gebe.

Herr Böschen antwortet hierzu, dass dies „unschöne" Zustände seien, die jedoch eher kein ausbauspezifisches Problem.

Nach Ansicht von **Herrn RA Günther** sei dieser Aspekt sehr wohl von der Planfeststellungsbehörde zu beurteilen, da ausbaubedingt der zukünftige Schiffsverkehr zunehmen werde. Die Immissionen an den Einwirkungsorten seien somit zu beurteilen. Ferner müsse unter Umständen auch der Trennungsgrundsatz beachtet werden. Die ausbaubedingten Folgen seien auch bezüglich der Gesamtbelastung zu betrachten.

Herr Stroebel (IMS, TdV) erklärt, dass die Luftschadstoffbelastung durch den zusätzlichen Schiffsverkehr im Rahmen der UVU untersucht worden sei. Hierzu sei eine Bestandsaufnahme durch Auswertung verschiedener Luftmessdaten der angrenzenden Bundesländer durchgeführt worden. Auf der Basis der Bestandsaufnahme und unter Berücksichtigung der prognostizierten Veränderung sei eine Abschätzung der zukünftigen Luftschadstoffbelastung unter der Annahme ungünstiger Randbedingungen, wie z. B. einem 3%igen Schwefelanteil im Treibstoff, im Untersuchungsgebiet vorgenommen worden. Im Ergebnis zeige die Abschätzung, dass die Immissionsgrenzwerte der 22. BImSchV nicht überschritten werden. Auch eine Wertstufenveränderung sei nicht zu befürchten.

Herr Rademacher wendet hierzu ein, dass er sich unter den genannten Abschätzungen nichts vorstellen könne. Er stellt die Frage an den Gutachter, wie er z. B. auf die 3 % Schwefelgehalt im Treibstoff gekommen sei.

Hierauf antwortet **Herr Stroebel**, dass sich diese Annahme auf eine Berechnung des Germanischen Lloyd beziehen würde. Aktuell seien in Nord- und Ostsee nur noch 1,5 % Schwefelanteil im Treibstoff erlaubt. Aufgrund verschiedener Annahmen sei dann die zukünftig zu erwartende Luftschadstoffbelastung durch den Schiffsverkehr hochgerechnet worden.

Herr Rademacher erwidert, dass der 3%ige Schwefelanteil in den Treibstoffen für ihn nicht nachvollziehbar sei. Die genanten 1,5 Prozent Schwefelanteil würden nur für die Ostsee gelten und nicht auch für die Nordsee, was auch **Herr von Blücher** bestätigt. Es gebe daher keinen erkennbaren Grund, dass die Schiffe nur mit einem 3-prozentigen Schwefelanteil fahren würden. Es gebe sogar Aussagen, dass der Schwefelanteil im Treibstoff bis über 10 % gehen könne.

Herr Böschen merkt an, dass man diesem Dissens im weiteren Verfahren nachgehen werde.

Aus Sicht von **Herrn Tiedemann** sollte im Planfeststellungsverfahren festgehalten werden, dass zu einem bestimmten Zeitraum ein bestimmter Abgasgrenzwert eingehalten werden müsse. Er verweist in diesem Zusammenhang auf die Einfahrverbote in zahlreichen Städten in der Bundesrepublik für bestimmte Fahrzeuge. Auch Hamburg sei dabei, dies zu installieren. Dies sollte auch für die Schifffahrt gelten, so dass ab einem bestimmten Zeitpunkt, bestimmte Schiffe nicht mehr in den Hamburger Hafen einlaufen dürften. Er regt an, dies als Vorgabe im Planfeststellungsverfahren umzusetzen.

Herr von Blücher geht noch einmal auf den Aspekt der schiffsbedingten Lärmbelastung ein und berichtet, dass er, obwohl er 4 km Luftlinie von der Elbe entfernt wohne, insbesondere nachts bei leicht gekipptem Fenster jedes Schiff auf der Elbe in seinem Schlafzimmer hören könne. Die Geräusche seien lauter als ein Kühlschrank, der nach seinen Informationen einen Lärmpegel von 45 dB(A) habe.

Ergänzend verweist **Frau Massow-Oltermann** auf Vibrationen in ihrem Haus, die von den vorbeifahrenden Schiffen verursacht würden. Das Haus befinde sich etwa 250 m von der Fahrrinne entfernt. Daher stellt sie den Antrag, auf eine beweissichernde Dokumentation, da sie Schäden an ihrem Haus befürchtet.

Herr Stroebel verweist auf Untersuchungen im Gutachten zu dem Aspekt der schiffserzeugten Erschütterungen. Im Ergebnis zeige sich, dass die Vibrationen tatsächlich fühlbar und messbar seien. Die Messwerte lägen allerdings unter den Grenzwerten der einschlägigen DIN-Norm, so dass Schäden an den Gebäuden nicht zu erwarten seien.

Herr Rademacher merkt an, dass eine realistische Untersuchung zu den Luftschadstoffbelastungen nur möglich sei, wenn die Treibstoffe hinsichtlich ihrer tatsächlichen Zusammensetzung untersucht würden. Der vom Gutachter angesetzte theoretische Wert könne keine Grundlage für die Beurteilung bilden. Die Aussagen im Gutachten würden lediglich auf Annahmen und Abschätzungen beruhen.

Herr Stroebel führt aus, dass die Grundlage für diese Annahmen die Untersuchungen des Germanischen Lloyds gewesen seien, die bestimmte Emissionsfaktoren zu ausgewählten Lastfällen und Annahmen zu ausgewählten Kraftstoffen ermittelt hätten. Die gewählten Emissionsfaktoren seien auch vergleichbar mit den Faktoren anderer Institute wie z. B. dem Gauss-Institut, welches ähnliche Untersuchungen für Häfen an der Nord- und Ostsee durchgeführt habe. Auf der Grundlage der Emissionsfaktoren würden dann die entsprechenden Immissionen berechnet, wobei der Germanische Lloyd bei seinen Berechnungen von einem 3%igen Schwefelanteil im Treibstoff ausgegangen sei.

Herr Kindermann führt ergänzend aus, dass für die Beschreibung des Ist-Zustandes auf bestehende Erfassungen zurückgegriffen werden konnte. Die entsprechenden Ausführungen seien im Fachgutachten zum Schutzgut Luft H.7 auf der Seite 11 nachzulesen.

Herr von Blücher berichtet abschließend von seinen Beobachtungen, dass nach der Auflösung der dunklen Abgasfahne eines vorbeifahrenden Schiffes noch lange danach eine gelbe Abgaswolke sichtbar zurückbliebe. Aus seiner Sicht sei daher der methodische Ansatz nicht richtig gewählt, da es an der Nordsee im Gegensatz zur Ostsee keinerlei Restriktionen hinsichtlich der Treibstoffqualität gebe.

Da es keine weiteren Wortmeldungen gibt, schließt **Herr Böschen** den TOP 4.5.2.

TOP 4.6 Schäden an Grundstücken und Gebäuden

TOP 4.6.1 Schäden an Gebäuden durch Rutschungen und Setzungen

Herr Böschen trägt um 18:22 Uhr die wesentlichen Einwendungen und Stellungnahmen zu TOP 4.6.1 vor.

Herr Wehrt weist darauf hin, dass er Eigentümer eines denkmalgeschützten Hauses in Jork sei. Dieses sei besonders sensibel gegenüber Veränderungen des Grundwasserstandes und des Salzgehaltes. Er macht in seinem Wortbeitrag deutlich, dass er den Ausführungen des Gutachters hinsichtlich der ausbaubedingten Folgen auf das Grundwasser und den Salzgehalt im Alten Land nicht glaube. Es komme hier in dieser Hinsicht immer wieder zu Überraschungen bei Bauvorhaben. Er beantragt daher für alle 5 Häuser seiner Familie in Jork, dass diese von Schäden durch Grundwasser und Salzgehalt im Wasser freizuhalten seien, sofern sie aus ausbaubedingten Veränderungen herrühren. Entsprechende Schäden seien zu erstatten. Für das Protokoll nennt er folgende Namen: Klaus Wehrt, Margarethe Wehrt, Catrin Wehrt, Diedrich Wehrt sowie Inka und Dr. Claus Vollmer. (vgl. Anträge Nr. 55 bis 59)

Auch **Herr Rieper** hat für sich und weitere Personen sowie die Wohneigentümergemeinschaft Gräfenhaus aus den gleichen Gründen, wie bereits von Herrn Wehrt vorgetragen, bereits einen Antrag gestellt. (vgl. Anträge Nr.16 bis 25)

Herr Kloodt bittet darum, dass der TOP 4.8 vorgezogen werde, sofern, die heutige Erörterung um 19:00 Uhr unterbrochen werden sollte. Es sei ihm nicht möglich, noch einen weiteren Tag zu opfern, um sein Anliegen vorzutragen.

Herr Böschen macht in diesem Zusammenhang den Vorschlag, den TOP 4.8 nach Abschluss der Erörterung zu TOP 4.6 vorzuziehen. Er schließt anschließend die Erörterung zu TOP 4.6.1.

TOP 4.6.2 Schäden durch Zunahme von Überflutungsgefahren und Uferabbrüche

Herr Böschen trägt die wesentlichen Stellungnahmen und Einwendungen zu diesem TOP vor.

Frau Hansen beklagt sich darüber, dass ihr Antrag auf Elementarversicherung ihres Eigenheims in Grünendeich, welches zur privaten Altersvorsorge angeschafft wurde, ohne Begründung abgelehnt worden sei. Sie stellt daher den Antrag, dass im Rahmen eines Staatsvertrages alle eventuell vorhabensbedingt entstehenden Schäden der Privatbürger abgesichert werden (vgl. Antrag Nr. 66). Die Schadensfälle „Brand" und „Sturm" könnten eigenverantwortlich abgesichert werden. Aufgrund der befürchteten Deichschäden infolge der Fahrrinnenanpassung sei es jedoch nicht möglich, sich gegen Überflutungsschäden abzusichern.

Herr Wehrt als Vertreter des Altländer Yachtclubs berichtet, dass der AYC eine Bootshalle für 40 Boote unmittelbar hinter dem Deichabschnitt zwischen Lühe und Neuenschleuse habe, der als besonders gefährdet gelte. Der AYC beantragt daher die Prüfung der Deichsicherheit sowie eine Beweissicherung der relevanten Deichabschnitte, da der Club den Pächtern gegenüber entsprechende Aussagen machen müsse. Des Weiteren beantragt er, dass von der Planfeststellungsbehörde geprüft werde, ob es Möglichkeiten zum Abschluss einer Elementarversicherung geben könne (vgl. Antrag Nr. 60).

Herr Böschen weist darauf hin, dass auch eine Planfeststellungsbehörde ihre Grenzen habe. Eine Verwaltungsbehörde könne dies nicht leisten, dies sei vielmehr eine politische, gesetzgeberische Frage.

Da es keine weiteren Wortmeldungen gibt, schließt **Herr Böschen** die Erörterung zu diesem Punkt.

TOP 4.6.3 Schäden durch zusätzliche Erschütterungen/ Vernässung/ Sonstiges

Herr Böschen stellt die wesentlichen Einwendungen und Stellungnahmen zu diesen TOP zusammenfassend dar. Da es hierzu keine Wortmeldungen gibt, wird die Erörterung zu TOP 4.6 um 18:39 Uhr beendet.

TOP 4.8 Andere Betroffenheiten

TOP 4.8.1 Auswirkungen auf Industrieanlagen und Gewerbebetriebe

Wie angekündigt wird auf Wunsch von Herrn Kloodt die Erörterung zu TOP 4.8 vorgezogen. **Herr Böschen** stellt zunächst die wesentlichen Einwendungen und Stellungnahmen zu TOP 4.8.1 zusammenfassend dar.

Herr Kloodt schildert anschließend die aktuelle Situation seines 300.000 m² großen Campingplatzes, wovon sich rd. 80.000 m² im Vordeichgelände befinden würden, mit der Möglichkeit dort 1.500 bis 2.000 Personen unterzubringen. Er weist darauf hin, dass sein Campingplatz von herausragender Bedeutung für Reisen nach Hamburg sei. Er befürchtet durch die Ausbaumaßnahme, insbesondere bei nordwestlichen Winden, eine Zunahme der Überflutungshäufigkeit. Da man langfristig planen müsse, seien diese Flächen nicht mehr nutzbar, und das würde auch zu Arbeitsplatzverlusten führen. Bereits heute liefe das Wasser höher auf, als es seinerzeit bei der vorausgegangenen Elbvertiefung prognostiziert worden sei. Dies beträfe vor allem die Sommermonate bzw. den Zeitraum von April bis September. Nach seiner Ansicht müssten daher Maßnahmen ergriffen werden, die langfristig die Existenz seines Betriebes sicherstellten.

Herr Osterwald berichtet von einem Vor-Ort-Termin. Ausbaubedingt gebe es allerdings keine Verschlechterung der jetzigen Verhältnisse. Daher könne man ausbaubedingt hier nicht weiterhelfen.

Herr Wehrt verweist auf eine Bevollmächtigung von Herrn Dr. Carsten Vollmer und seiner Frau Inka und ihren Antrag zum Schutz der Zahnarztpraxis vor den Folgen eines Deichbruches im kritischen Abschnitt von der Lühe bis zur Este, der im Zuge der erneuten Fahrrinnenanpassung wahrscheinlicher werde. Er reicht den Antrag Nr. 62 ein.

Herr Lehmann (DOW Anlagengesellschaft) teilt mit, dass von der Fa. DOW aus der Elbe Wasser für Prozesszwecke entnommen würde, aus dem zahlreiche Wasserinhaltstoffe entfernt werden müssten. Dies betreffe insbesondere Natriumchlorid und Schwebstoffe. Es würden hierzu bereits seit vielen Jahren eigene Messungen durchgeführt, die auch hinsichtlich der letzten Fahrrinnenvertiefung analysiert worden seien. Dabei habe sich gezeigt, dass sich insbesondere die Spitzenwerte und die Schwankungsbreite drastisch verändert hätten. Auch ein Gutachten der Universität Delft geht von einer bis zu 50 % erhöhten Salinität aus. Die Fa. DOW beantragt daher eine Beweissicherung unter Verwendung des Messpunktes am Kühlwassereinlauf des DOW-Werkes Stade. Die von der DOW bereits ermittelten Messdaten sollten als Vergleichslinie herausgezogen werden, um eine Verschlechterung der Konzentration der Elbinhaltsstoffe hinreichend beurteilen zu können (vgl. Antrag Nr. 63).

Herr Böschen entgegnet, dass der Planfeststellungsbehörde das Gutachten der Universität Delft bekannt sei. Man werde sich mit den dargestellten Sachverhalten im weiteren Verfahren auseinandersetzen.

Herr Brauersreuther (Evides Stade Wasserbetrieb) möchte wissen, welche Maßnahmen unternommen würden, um die Diskrepanzen zwischen den Antragsunterlagen und der Universität Delft hinsichtlich der Aussagen zum Wassergehalt bzw. Salinität von einem bis zu 40-prozentigem Unterschied zu entkräften. Man brauche hier Planungssicherheit, um die Anlagen auch unter Berücksichtigung eines entsprechenden Vorlaufes neu konzipieren zu können.

Herr Osterwald setzt die Anhörungsbehörde davon in Kenntnis, dass sich der TdV umfassend mit den Firmen Evides und DOW Chemical in den Jahren 2006 bis 2008 ausgetauscht habe und fragt, ob das gemeinsame Ergebnisprotokoll vom 09.01.2008 bekannt sei. In diesem Protokoll seien die Fragestellungen von Herrn Brauersreuther beantwortet. Die entscheidenden Ergebnisse seien zum einen, dass zwischen den Fachleuten der TU Delft und der BAW (Herrn Dr. Heyer) festgestellt worden sei, dass die Berechnungen der BAW aufgrund der besseren Eingangsdaten die höhere Genauigkeit hätten und von den Beteiligten als geeignet für die Beurteilung der Salinitätsveränderungen anerkannt würden. Im Übrigen weist er daraufhin, dass es unter den Fachleuten unstrittig sei, dass es naturbedingt zu höheren Messwerten kommen könne als prognostiziert, so dass die Zuverlässigkeit der BAW-Prognosen nicht in Frage gestellt werde. Er stellt der Anhörungsbehörde das Protokoll zur Verfügung.

Herr Böschen führt hierzu ergänzend aus, dass das geschilderte Problem der befürchteten Salinitätsveränderung offensichtlich noch nicht abschließend gelöst sei, da Evides/DOW auch im November 2008 zur Planänderung Einwendungen erhoben hätten.

Herr Andersch (DOW) weist zunächst darauf hin, dass er auch an den von Herrn Osterwald erwähnten Gesprächen teilgenommen habe. Das BAW-Modell sei ausführlich diskutiert worden. Darüber hinaus sei im Nachhinein ein weiteres Gutachten erstellt worden, mit der Zielsetzung, eine Prognose und Modellvergleich basierend auf einem Elbabfluss von 340 m³/s durchzuführen. Die Ergebnisse seien mit Messdaten aus Cuxhaven und verschiedenen anderen Stationen verglichen worden. Bei Zugrundelegung dieser Daten stelle man fest, dass das Modell in Bezug zum Salzgehalt um 10 % nach unten abweichen würde. Der Zeitpunkt der Validierung habe mit Daten von einem Elbabfluss von 570 m³/s stattgefunden. Betrachte man die verschiedenen Modellberechnungen mit über 1.000 m³/s, mit 340 m³/s und als Worst-Case-Szenario mit 180 m³/s, so könne man erkennen, dass sich die Brackwasserzone deutlich verschieben würde. Das könnte dazu führen, dass sich die Prognosen sehr viel stärker auswirken würden als bislang in den Unterlagen dargestellt. Aufgrund dieser befürchteten, massiveren Beeinträchtigung habe man sich entschlossen, erneut Einwendungen zu erheben.

Herr Osterwald führt aus, dass der dargestellte Sachverhalt bekannt sei. Zum einen handele es sich um die Grundlagenuntersuchungen der BAW und zum anderen in Abstimmung mit dem Einwender um weitergehende Worst-Case-Betrachtungen (Nov 07), die auch der Planfeststellungsbehörde zur Verfügung gestellt werden können.

Herr von Blücher beklagt sich darüber, dass der TdV nicht auf dem aktuellen Stand sei. Die vorliegenden Messdaten anderer Institutionen würden eindeutig beweisen, dass die Salzgehaltsverschiebung gravierender sei als in den Prognosen der BAW dargestellt. Nach seiner Ansicht seien die Prognoseergebnisse falsch. Er stellt daher den Antrag, die Messdaten von DOW für Vergleichszwecke heranzuziehen, um festzustellen, inwieweit sich die Brackwasserzone bereits verschoben habe und zukünftig verschieben werde (vgl. Antrag Nr. 64).

Herr Weber schließt sich stellvertretend für die Obstbauversuchsanstalt und die betroffenen Landwirte den Ausführungen von Herrn von Blücher an und bittet darum, dass die Beiträge der DOW-Mitarbeiter für eventuelle Zeugenaussagen in einem möglichen Verfahren zur Brackwasserverschiebung zur Verfügung stünden. Er stellt hierzu den entsprechenden Antrag Nr. 65.

Die von den Einwendern genannten Unzulänglichkeiten hinsichtlich der Messungen der Salinität veranlassen **Herrn Rademacher** ebenfalls einen diesbezüglichen Antrag zu stellen (vgl. Antrag Nr. 61).

Da es keine weiteren Wortmeldungen gibt, schließt **Herr Böschen** die Erörterung zu diesem TOP.

TOP 4.8.2 Tourismus, Freizeit und Erholungsaktivitäten

Anschließend stellt **Herr Böschen** in der Zusammenfassung die wesentlichen Einwendungen und Stellungnahmen zu TOP 4.8.2 dar.

Es gibt keine Wortmeldungen zu diesem Themenkomplex, so dass die Erörterung zu diesem TOP um 19:00 Uhr abgeschlossen wird.

TOP 4.8.3 Weiteres

Herr Böschen gibt die wesentlichen Einwendungen und Stellungnahmen zu diesem TOP zusammenfassend wieder.

Herr von Blücher verweist auf die Erörterung in Cuxhaven, wo er bereits auf das Problemfeld „Anleger Brokdorf und Kühlwasserauslauf" hingewiesen habe. Das bestehende Gefährdungspotential aufgrund von Kollisionen der Schiffe mit dem Anleger und die hieraus resultierende Gefährdung für den Kühlwassereinlauf möchte er anhand dreier Fotos verdeutlichen, die er zeigt.

Um 19:05 Uhr wird die Erörterung zu TOP 4.8 abgeschlossen.

TOP 4.7 Beeinträchtigung von Infrastruktur- und Versorgungseinrichtungen

TOP 4.7.1 Kreuzungsbauwerke

Herr Böschen ruft den TOP 4.7 auf und trägt zunächst die wesentlichen Einwendungen und Stellungnahmen zu TOP 4.7.1 vor.

Herr Rademacher weist noch einmal darauf hin, Bezug nehmend auf den Erörterungstermin in Cuxhaven, dass ihm die Auskünfte zur „Panzerung" des Elbtunnels (alte drei Röhren) noch nicht ausreichen würden. In den Planunterlagen habe er hierzu nichts finden können.

Herr Oellerich führt hierzu aus, dass eine zusätzliche Absicherung des Elbtunnels nicht Teil der Planung des beantragten Verfahrens sei. Vielmehr sei die von Herrn Rademacher angesprochene Absicherung als Folge der vorangegangenen Fahrrinnenanpassung realisiert worden, allerdings unter der Aufsicht der damaligen Baubehörde der Freien und Hansestadt Hamburg. Insofern könne er keine inhaltlichen Auskünfte über Art und Umfang der Abdeckungsmaßnahmen geben.

Da es keine weiteren Wortmeldungen gibt, schließt **Herr Böschen** die Erörterung zu diesem Tagespunkt.

TOP 4.7.2 Grundwassernutzung

Anschließend trägt **Herr Böschen** die wesentlichen Einwendungen und Stellungnahmen zu TOP 4.7.2 vor.

Da es keine Wortmeldungen gibt, wird die Erörterung zu diesem TOP geschlossen.

TOP 4.7.3 Einleitungsbauwerke

Da auf Nachfrage von **Herrn Böschen** kein Erörterungsbedarf zu diesem Tagesordnungspunkt besteht, unterbricht er um 19:11 Uhr den Erörterungstermin bis zum nächsten Tag.

3. Erörterungstag 14. Mai 2009

Herr Seidel eröffnet um 10:00 Uhr den 3. Erörterungstag und übergibt die Verhandlungsleitung an Frau Hansen.

Herr Rademacher verweist auf ein Gespräch mit den Herren Osterwald und Neumann vom gestrigen Tag bzgl. einer größeren Häufigkeit leicht erhöhter Wasserstände. Dabei sei man übereingekommen, dass sich aus den dargestellten Pegeldaten des Pegels Lüheort und St. Pauli ablesen lasse, dass im Zeitraum nach der letzten Elbvertiefung häufigere Überschreitungen des MThw festzustellen seien.

Herr Osterwald erklärt, es sei richtig dass er und Herr Neumann noch länger mit Herrn Rademacher geredet hätten, bezüglich des Ergebnisses hinsichtlich der Auswertungen der Pegeldaten könne er aber keine Auskunft geben, da er da nicht mehr dabei gewesen sei.

Herr Rademacher ergänzt, erkennbar werde es bei den leichten Überschreitungen in Dezimeterschritten; wenn eine diesbezügliche Auswertung vorliegen würde, werde er sie ins Verfahren einführen.

TOP 5 Einwendungen zu umweltrechtlichen Themen

TOP 5.1 Umweltverträglichkeitsstudie

TOP 5.1.1 Methodische Kritik

Frau Hansen (PFB) fragt, ob weiterhin Interesse daran bestehe, die eingegangenen Einwendungen und Stellungnahmen vorab vorzutragen. Dies wird von den Anwesenden bejaht. Daher trägt Frau Hansen die wesentlichen Einwendungen und Stellungnahmen zu TOP 5.1.1 vor.

Herr von Blücher fragt, mit welcher prozentualen Schiffsbewegungssteigerung der TdV in den nächsten Jahren rechne bzw. ob es eine Prognose des zunehmenden Schiffsverkehrs mit konkreten Zahlen gebe.

Herr Oellerich antwortet, hinsichtlich der Prognose des zukünftigen Schiffsverkehrs habe man sich der ISL-Studie bedient. Danach gehe man für die Ist-Situation 2004 von 54.000 Schiffsbewegungen aus. Diese würden sich bis 2015 auf etwa 65.000 Schiffsbewegungen erhöhen, jeweils bezogen auf die Berufsschifffahrt.

Frau Völkers fragt, ob es richtig sei, dass sich das Ziel des Vorhabens nur auf den Hamburger Hafen beziehe und andere Häfen nicht einbezogen bzw. berücksichtigt worden seien.

Herr RA Prof. Dr. Ewer bejaht dies und erklärt, diese wäre lediglich im Rahmen der Nullvariante zu berücksichtigen.

Frau Völkers bezieht sich auf das Sauerstoffloch. Nach der Wiedervereinigung habe sich die Sauerstoffsituation in der Elbe verbessert. Jetzt verschlechtere sie sich wieder. Die ARGE Elbe habe festgestellt, dass sich die Sauerstoffsituation mit jeder Vertiefung weiter verschlechtern werde. Um hier Abhilfe zu schaffen habe die ARGE Elbe den Vorschlag unterbreitet, die Süderelbe wieder zu öffnen. Frau Völkers möchte wissen, inwieweit dieser Vorschlag berücksichtigt werde.

Herr Kindermann erwidert, im Fokus stehe der Sauerstoffgehalt unterhalb des Hamburger Hafens. Nach der Wiedervereinigung sei es tatsächlich zu einer Verbesserung gekommen, ablesbar an einem Rückgang der Tage, an denen eine Sauerstoffmangelsituation (Sauerstoffgehalt unter 3mg/l) vorgelegen habe. Er könne nicht bestätigen, dass sich die Situation in den 90ern wieder verschlechtert habe. Auch die ARGE Elbe habe diese Daten statistisch ausgewertet, danach sei kein Trend ablesbar gewesen, sondern eher ein Wechsel zwischen eher hohen und niedrigeren Werten.
Die Öffnung der Süderelbe sei aus Naturschutzsicht sicher erstrebenswert, im Rahmen dieses Verfahrens sei sie aber nicht geplant.

Frau Völkers erklärt, andere geplante Maßnahmen wie Kohlekraftwerke sollten in die Berechnung des Sauerstoffgehaltes mit einbezogen werden.

Herr Kruse kritisiert, dass man auf die Vielzahl von Einwendungen keine Antwort bekommen habe, dies sei frustrierend. Man wisse nicht, ob die darin geäußerte Kritik überhaupt beim TdV bzw. der Planfeststellungsbehörde angekommen sei. Er fordert Ergebnisse.

Herr RA Prof. Dr. Ewer erklärt, dass er den Unmut nachvollziehen könne, rechtlich gebe es aber keine zwingende Verpflichtung für den TdV, sich zu den Einwendungen zu äußern. Dass dies bisher noch nicht geschehen sei, werde ebenso dem Umstand geschuldet sein, dass eine Vielzahl von Einwendungen eingegangen seien. Letztlich würden die Einwender ein Echo auf ihre Bedenken durch den abschließenden Verwaltungsakt erhalten.

Herr Gruber äußert, dass dies keine Erörterung sei, man nehme die Einwendungen lediglich zur Kenntnis, Entscheidungen würden auf einen späteren Zeitpunkt verschoben. Er vermisst den Dialog, in dem tatsächlich auf die eingebrachten Argumente eingegangen werde. Im Ergebnis mache es den Anschein, dass die Einwender keinen Einfluss auf den Verlauf des Verfahrens haben würden.

Hinsichtlich TOP 1 solle ein Wortprotokoll erstellt werden, damit die Ausführungen von Herrn RA Prof. Dr. Ewer rechtlich überprüfbar würden.

Herr Hemke erklärt, dass bis dato keine Stellungnahme des TdV zu den Einwendungen des Landkreises Stade vorliegt. Es sei nicht transparent, wie die Planfeststellungsbehörde mit den Einwendungen und eingebrachten Argumenten umgehe.

Herr RA Prof. Dr. Ewer erwidert, man müsse hier unterscheiden. Der TdV sei im Termin aufgefordert worden, zu den Einwendungen Stellung zu nehmen. Dies habe er zu einigen Themen getan. Herr RA Prof. Dr. Ewer verweist noch einmal auf die Trennung zwischen Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde. Die Abwägung bzw. abschließende Bewertung obliege erst der Planfeststellungsbehörde nach der Beendigung des Anhörungsverfahrens.

Herr von Blücher Verweist auf das WaStrG und fragt wann das Erörterungsverfahren sei, wenn hier nur eine Anhörung stattfinde.

Frau Hansen antwortet, die Erörterung sei Teil des Anhörungsverfahrens.

Herr RA Prof. Dr. Ewer ergänzt, zu einer dialogmäßigen Ausgestaltung der Erörterung mache das Gesetz keine Vorgaben.

Herr RA Dr. Fellenberg (TdV) erklärt, aus Sicht des TdVs gebe es keinen Punkt auf den dieser nicht geantwortet habe, man sei auf die konkreten Kritikpunkte eingegangen. Das Gesetz gebe die Möglichkeit, auf den Termin zu verzichten, wenn man ihn aber durchführe, dann würde dies nicht in einer abgeschwächten Version erfolgen, man halte sich an die allgemeinen Verfahrensvorgaben. Hier im Termin könnten die Punkte konkret angesprochen und mündlich erörtert werden.

Frau Völkers fragt, ob es möglich sei hinsichtlich der hier neu erfahrenen Sachverhalte, nach dem Termin noch einmal Stellung zu nehmen.

Herr RA Prof. Dr. Ewer erklärt, gemäß Gesetz gebe es die Präklusion. Neue Einwendungen könnten daher nach Fristablauf nicht mehr eingebracht werden. Es gebe aber die Möglichkeit der Sache nach erhobene fristgerecht eingereichte Einwendungen zu vertiefen.

TOP 5.1.2 Schutzgüter

Schutzgut Mensch

Frau Hansen trägt zu TOP 5.1.2 die wesentlichen Einwendungen und Stellungsnahmen zum Schutzgut Mensch vor.

Frau Völkers nimmt Bezug auf ihre langjährige Seglererfahrung auf der Elbe und bemängelt, dass die Auswirkungen auf die Nebenflüsse nicht untersucht worden seien, gerade dort zeige sich die Zunahme der Strömungsgeschwindigkeit und deren Folge, die Verschlickung der Nebenflüsse, am deutlichsten.

Herr Oellerich erwidert, die Nebenflüsse seien selbstverständlich berücksichtigt worden, man könne sicher ausschließen, dass es dort vorhabensbedingt zu drastischen Veränderungen komme.
Die Strömungsparameter seien auch Teil des Beweissicherungsverfahrens, daraus ließen sich keine erheblichen Veränderungen ablesen. Außerdem seien nicht alle etwaigen Veränderungen auf die Vertiefung zurückzuführen.

Herr Kruse pflichtet Frau Völkers bei. Für Wassersportler gebe es seit 75 Jahren den Elbeatlas „Die Elbe von Helgoland bis Magdeburg". In diesem Jahr sei die Erstausgabe von 1932 wieder aufgelegt worden; ein Vergleich 1932 und Gegenwart zeige die Veränderungen deutlich.

Herr Oellerich ergänzt, er habe Frau Völkers so verstanden, dass sie aktuelle Veränderungen bemerkt habe. Dass sich die Elbe seit 1932 und auch davor durch menschliche Einflüsse massiv verändert habe, sei unstrittig.

Frau Völkers bestreitet nicht, dass auch natürliche Parameter zur Veränderung beigetragen hätten. Die Veränderungen in der Schwinge seien aber erst seit Ende der 90er Jahre eingetreten.

Herr von Blücher hält eine kurze Präsentation bezüglich Emissionen/Schiffsabgase. Laut TdV gebe es trotz prognostizierter 20 %er Schiffszunahme keine vorhabensbedingten Veränderungen. Dies stellt er in Frage. Mit einfachen Dreisatzaufgaben könne man feststellen, was es vorhabensbedingt mehr an Belastungen gebe, wodurch die menschliche Gesundheit weiter gefährdet werde.

Herr Oellerich erklärt, es gebe Zunahmen, dabei würden aber die vorhandenen gesetzlichen Grenzwerte nicht überschritten.

Herr von Blücher verweist auf die strikten Abgasregelungen für Kfz. 43% der Abgase in Hamburg würden nur durch die Schiffe entstehen.

Herr Stroebel erläutert, dass die Messergebisse der Luftmessnetze der Länder Schleswig-Holstein, Hamburg und Niedersachsen herangezogen worden seien, um den Ist-Zustand zu beschreiben und zu bewerten. Diese seien mit dem prognostizierten Schiffsverkehr in Verbindung gesetzt worden, darauf aufbauend habe man die vorhabensbedingten Auswirkungen in der UVU untersucht. Dabei sei man zu dem Ergebnis gekommen, dass vorhabensbedingt keine Überschreitungen der 22. BImSchV zu erwarten seien.

Herr von Blücher wendet ein, dass das Messnetz auf dass man sich berufe, dann anscheinend ungenügend und nicht in der Lage gewesen sein, die relevanten Schadstoffe wahrzunehmen. Man könne nicht leugnen, dass die in den Treibstoffen enthaltenen Schadstoffe auch nach Verbrennung in dem weiteren Umkreis der Wasserstraße vorhanden seien,. Wenn sie nicht gemessen würden, stimme die Methodik nicht.

Herr Rademacher sieht hier ebenfalls ein Defizit in der Untersuchung insbesondere in der Auswahl der Messpunkte in den Messzeiträumen und in den zur Auswertung herangezogenen Ansätzen. Er zweifelt die Ergebnisse der Gutachten insgesamt an und verweist nochmals auf seine vergleichbare Kritik an den Gutachten zu Wasserständen, Salinität und Emissionen.

Herr Osterwald bittet darum, die Behauptungsebene zu verlassen und konkrete Fakten zu benennen.

Herr Gruber erklärt, dass das Umweltbundesamt Messstellen eingerichtet habe, z. B. in Jork. Er möchte wissen, wie darauf reagiert werde, wenn die vorgegebenen Emissionswerte in Jork überschritten würden.

Herr RA Prof. Dr. Ewer fragt, wie es sich hinsichtlich des Schadstoffausstoßes verhalte, ob dieser proportional zur Größe der Schiff ansteige, sowie ob die technischen Standards bei allen Schiffen gleich seien.

Herr Oellerich bestätigt den letzten Punkt. Hinsichtlich des Schadstoffausstoßes sei es so, dass bei größeren Schiffen von weniger Schadstoff pro Container ausgegangen werde.
Es sei auch im Interesse des TdVs, dass die internationalen Abkommen, die die Schadstoffsituation verbessern sollten, Wirkung zeigten.

Herr Gruber verweist auf ein Urteil des BGH, nach welchem der Bürger einen Anspruch darauf habe, dass Grenzwerte bzgl. Feinstoffbelastungen nicht überschritten würden. Dies müsse die Planfeststellungsbehörde bei ihrer Abwägung berücksichtigen und sicherstellen. Er fragt noch einmal, wie damit umgegangen werde, wenn später Grenzwerte überschritten würden.

Herr Kindermann antwortet, dass das Vorhaben den jetzt geltenden rechtlichen Grenzwerten genügen müsse.

Frau Hansen ergänzt, dass dies natürlich Prüfauftrag der Planfeststellungsbehörde sei.

Herr Hemke wendet ein, dass die Grenzwerte sehr hoch seien. Aus dem Vorsorgeprinzip müsse man bestimmte Pufferzonen mit berücksichtigen, insbesondere aufgrund

der Vielzahl der Maßnahmen an der Elbe. Die Planfeststellungsbehörde müsse auf den von der Weltgesundheitsorganisation gesetzten Maßstab Rücksicht nehmen.

Frau Hansen erwidert, Prüfmaßstab sei die aktuelle Gesetzeslage. Nur soweit baldige Rechtsänderungen absehbar seien, könnten diese Berücksichtigung finden.

Herr RA Prof. Dr. Ewer ergänzt, eine Berücksichtigung zusätzlicher Margen über den Gesetzesrahmen hinaus spiele in anderen Bereichen der Rechtssprechung durchaus eine Rolle z. B. im Anlagenzulassungsrecht. Die Planfeststellungsbehörde werde sich damit auseinandersetzen.

Herr Stroebel erläutert, es seien nicht nur Grenzwerte berücksichtigt worden, sondern auch obere und untere Belastungsschwellen.

Herr Kruse äußert seine Ansicht, dass dieses Thema international deshalb nicht effektiver behandelt werde, weil Treibstoffe sonst zu teuer würden.

Frau Völkers bezieht sich auf die Aussage von Herrn Oellerich, dass bei größeren Schiffen von weniger Kraftstoff pro Tonne Ladung ausgegangen werde. Dies gelte nur wenn Schiffe voll abgeladen seien. Wenn man davon ausgehe, dass Schiffe eher selten voll beladen fahren würden, würde man zu einem anderen Ergebnis kommen.

Herr von Blücher fragt, ob sein vorheriger Vortrag bzgl. des Gutachtens der Aktionskonferenz Nordsee so in das Verfahren eingehe oder er einen ausdrücklichen Antrag stellen müsse. In dem Gutachten sei nachzulesen, dass selbst bei einem gegenüber den Antragunterlagen um 50 % reduzierten Schwefelgehalt, die Emissionssituation im wesentlichen gleich bliebe wegen der korrespondierenden Verkehrszunahme.

Frau Hansen erwidert, das das Gutachten sei durch den Vortrag ausreichend in das Verfahren eingeführt worden.

Herr Stroebel ergänzt, es sei nicht korrekt, dass sich durch die Reduzierung des Schwefelgehaltes so nichts ändere. Er zitiert aus dem der genannten Veröffentlichung zugrundeliegenden Gutachten von GAUSS. Danach führe die Reduzierung des Schwefelgehaltes im Kraftstoff von 2,7 % auf 1,5 % zu einer Reduzierung der SO_2-Emission von 44 %. Einzuhalten sei ein Schwefelgehalt von nur 1,5 % im Treibstoff auf der Ostsee seit 2006 und in der Nordsee seit 2007.

Herr Gruber wendet ein, dass die Planfeststellungsbehörde zu prüfen habe, ob das Verfahren ohne ein Immissionsgutachten, wie es auch bei anderen Verfahren nötig wäre, nach BImSchG abgeschlossen werden könne.

Schutzgut Tiere - aquatische Tiere

Frau Hansen trägt die wesentlichen Einwendungen und Stellungnahmen zu dem Schutzgut Tiere und zwar zunächst die aquatische Tierwelt, vor.

Frau Völkers erklärt, es müsse auch berücksichtigt werden, dass durch die Baggerarbeiten sehr viele Tiere betroffen seien. Wenn dies nicht genau beurteilt werden könne, müsse vom Worst-Case ausgegangen werden.

Herr Wolters (IBL, TdV) erwidert, dass die Einflüsse der Baggerung betrachtet und die entsprechenden Wirkpfade geprüft worden seien. Auch die Unterhaltungsbaggerungen seien berücksichtigt worden. Er verweist auf die Unterlagen.

Herr Kruse fragt, ob sich durch das Vorhaben die Sauerstoffsituation in der Elbe verbessere oder verschlechtere oder ob das Vorhaben keinen Einfluss darauf habe.

Herr Herr (IBL, TdV) erklärt, vorhabensbedingt werde es keine mess- und beobachtbaren Auswirkungen auf den Sauerstoffhaushalt der Elbe geben. Er verweist auf die den Sauerstoffhaushalt beeinflussenden Parameter, die auch von der ARGE Elbe genannt worden seien. Zum einen sei es das Verhältnis von Wasseroberfläche zur Tiefe, zum anderen der erhöhte Stromauftransport von Schwebstoffen sowie eine längere Verweilzeit des Wassers. Er verweist auf Unterlage E Kapitel 3 S. 77 ff. Diese Parameter seien untersucht worden und hätten zu dem entsprechenden Ergebnis geführt.

Entscheidend sei, dass das Verhältnis von Oberflächenwasser und Tiefe nur im Subprozentbereich durch das Vorhaben verändert werde. Die Verweilzeit werde durch flushingtime bzw. den Oberflächenabfluss bestimmt. Diese Parameter seien ebenfalls zu gering, um Veränderungen hervorzurufen. Auch würden kaum zehrungfähige Sedimente gebaggert und umgelagert, sondern nur Schluff und Sand. Daher sei von keiner Belastung des Sauerstoffhaushaltes auszugehen. Um etwaigen Beanstandungen entgegen zu treten, dass kein Modell des Sauerstoffhaushaltes erstellt worden sei, erklärt er, es gebe solche Modelle, diese seien aber noch nicht hinreichend ausgereift. Er verweist auf die Modelle von Bergemann et al. und DHI (Danish Hydraulic Institute). Beide Modelle seien für die benötigten Detailaussagen ungeeignet. Hinsichtlich des Sauerstoffhaushaltes sei es bis jetzt sicherer, auf Messungen zu vertrauen. Man könne hier auch auf einen umfangreichen Datenfundus zurückgreifen und daraus hinreichende Ableitungen machen.

Herr Kruse bittet noch einmal um eine eindeutige Aussage, ob nach Abschluss der Baumaßnahme keine Änderungen des Sauerstoffhaushaltes in der Elbe zu verzeichnen sein werden.

Herr Herr wiederholt, es werde vorhabensbedingt keine mess- und beobachtbaren Auswirkungen auf den Sauerstoffhaushalt der Elbe geben.

Herr von Blücher wendet ein, bei der Betrachtung seien die Temperaturschwankungen nicht berücksichtigt worden. Nach dem letzten Ausbau hätten die sauerstoffarmen Tage zugenommen. Der Klimawandel sei nicht berücksichtigt worden. Dieser würde zusammen mit dem Vorhaben zu einer Zunahme an Sauerstofflöchern führen.

Herr Herr erklärt, dies sei so nicht richtig. Der Datenfundus würde selbstverständlich auch die Temperaturabhängigkeit abbilden. Wenn jemandem eine Studie zum Temperatureffekt des Klimawandels auf die Elbe vorliegen würde, dann bitte er darum, ihm diese zukommen zu lassen. Für die Beurteilung des Vorhabens spiele es keine Rolle, da etwaige Temperaturerhöhungen nicht vorhabensbedingt seien. Im Gutachten zum Verfahren Kohlekraftwerk Moorburg würden 25 Grad als optimale Temperatur für die Zehrung angenommen, über dieser Temperatur funktioniere die Zehrung wieder schlechter. Dann müssten sich die Bakterien erst einmal wieder an die Temperaturerhöhung anpassen.

Herr von Blücher verweist noch einmal darauf, dass Naturbeobachtungen ein anderes Bild ergeben würden.

Frau Völkers erklärt, beim Watt von Wedel bis Hetlingen sei es laut ARGE Elbe zu Veränderungen gekommen. Früher habe es dort nur Schlickwatt gegeben, jetzt würde man Sandwatt vorfinden. Dies sei auf die letzte Vertiefung zurückzuführen.

Herr Herr erwidert, dies habe mit diesem Vorhaben nichts zu tun. Man könne nicht ohne Weiteres davon ausgehen, dass jede Vertiefung die gleichen Auswirkungen habe. Hier z. B. habe man versucht, das Ausmaß des Absinkens des Tideniedrigwassers gering zu halten bzw. das Tideniedrigwasser sogar anzuheben. Er verweist auf das Strombaukonzept im Mündungsbereich der Elbe. Dies sei auch von den Naturschutzbehörden in den letzten Jahren immer wieder gefordert worden. Außerdem sei Sandwatt nicht schlechter zu bewerten als Schlickwatt.

Frau Völkers wendet ein, dass Sandwatt doch aber eher dünn besiedelt sei und im Gegensatz zu Schlickwatt eine geringere Bioproduktivität habe. Die Äußerung zur Gleichwertigkeit von Schlick- und Sandwatt könne sie nicht nachvollziehen.

Zurückkommend auf das Problem „Sauerstoffloch" erklärt **Herr Gruber**, dass in der gezeigten Graphik der Sauerstoffmangel kleiner 3 mg/l dargestellt worden sei. Ihn interessiere aber der Bereich 6 mg/l in der Schwingemündung. Er möchte konkret wissen, welche Auswirkungen die Vertiefung auf den Bereich zwischen 3 und 6 mg/l habe.

Herr Kindermann antwortet, dass die Sauerstoffsituation im Hamburger Bereich am kritischsten sei, für den Bereich vor der Schwingemündung habe er momentan keine Daten vorrätig. Er stimmt zu, dass auch höhere Sauerstoffgehalte als 3 mg/l schon Auswirkungen auf die Fischfauna haben könnten, dies könne jetzt leider nicht dargestellt werden.

Es gelte hier aber ebenso wie für den Bereich 3 mg/l, dass keine vorhabensbedingt Veränderungen zu erwarten seien. Generell werde die geplante Fahrrinnenanpassung nichts am Sauerstoffhaushalt der Elbe ändern.

Herr Gruber führt weiter aus, dass für das Kraftwerk Moorburg Auflagen festgelegt worden seien. Danach müsse das Kraftwerk bei einer Unterschreitung des Grenzwertes von 6 mg/l seine Arbeit drosseln, bei einer Unterschreitung von 3 mg/l die Arbeit insgesamt einstellen. Er will wissen, wo der Sauerstoffgehalt gemessen werde sowie, ob die Verschiebung der Brackwasserzone im Hinblick auf die Sauerstoffzehrung eine Rolle spiele.

Herr Herr erwidert, generell sei für Salmoniden ein Grenzwert von 4 mg/l und für Cypriniden von 2 mg/l angesetzt. Ein Fischsterben trete eher in Stresssituationen auf. Teilweise könnten Fische auch 1 mg/l ertragen.
Hinsichtlich der Messmethode erklärt er, dass heute der Sauerstoffgehalt mit Sauerstoffsonden gemessen werde. Es gebe eine Vielzahl von Messstationen, wo in unterschiedlichen Tiefen gemessen werden könne sowie auch Längsprofilmessungen der ARGE Elbe. Der Datenfundus sei sehr gut.
Die Verschiebung der Brackwasserzone bzw. das Stromaufwärtsdringen höherer Salzgehalte spiele sich innerhalb eines Wasserkörper ab, der noch der Brackwasserzone zugeordnet werde. Im Wasserkörper Elbe West, der nicht formal zur Brackwasserzone gehöre, komme es nicht zu erheblichen Veränderungen. Die prognostizierten Veränderungen von weniger als 0,1 PSU seien ungeeignet, den Sauerstoffhaushalt zu beeinflussen.
Die klassische Sterbezone des Süßwasserplanktons in der Brackwasserzone gebe es bereits seit 150 Jahren nicht mehr in der Elbe. Diese ist ersetzt worden durch die anthropogene Sterbezone im Hamburger Hafen. Das Algensterben finde hier weiter oben statt, wo nicht mehr genug Licht für des Weiterbestehen der Algen vorhanden sei.

Herr Gruber erklärt, vor 30 Jahren habe sich die Brackwasserzone bei Grauerort befunden, sie habe sich jetzt bis zur Schwingemündung verschoben, nunmehr sollten erneut 1.400 m dazu kommen. Er fragt noch einmal, ob dies einen negativen Einfluss auf die Sauerstoffbilanz habe. **Herr Herr** verneint dies.

Herr Weber weist auf das Datenmaterial von Herrn Dr. Baumgardt von „Rettet die Elbe" zu dem Thema Sauerstoffloch hin.

Herr Rademacher erklärt, dass die Veränderung von Schlick- zu Sandwatt tatsächlich von biologischer Bedeutung sei. Er zweifelt an, dass dies nicht vorhabensbedingt geschehen sei, sondern auf natürlich Ursachen zurückzuführen sei. Es sei die Tendenz zu beobachten, dass gröberes Sediment transportiert werde, z. B. sei dieses im Otterndorfer Seglerhafen zu finden. Dieser Effekt werde mit der weiteren Vertiefung zunehmen.

Herr Oellerich verweist auf vorherige Vorträge und die Ausführungen von Herrn Dr. Heyer.

Herr von Blücher fragt, inwieweit sich dass tiefe Salzwasser auf die Sauerstoffgehalte auswirke, und wie dies berücksichtigt worden sei.

Herr Kindermann erwidert, nach Auffassung des TdVs habe man hinsichtlich der Salinität den Sachverhalt hinreichend aufgeklärt und hinreichend dargelegt, wie sich diese ausbaubedingt verändern werde. Er könne insoweit nur auf das bereits gesagte verweisen.

Schutzgut Tiere - Terrestrische Tiere

Frau Hansen stellt zusammenfassend die wesentlichen Einwendungen und Stellungnahmen zu dem Schutzgut Tiere, Teilbereich terrestrische Tierwelt, dar.

Herr Rademacher weist darauf hin, dass es, bedingt durch die prognostizierten leicht erhöhten Wasserstände, zu Überflutungen bestimmter Flächen komme, was wiederum Einfluss auf die Bodenbrüter haben könnte. Aus Beobachtungen wisse man, dass seit der letzten Fahrrinnenanpassung bestimmte höhere Wasserstände zugenommen hätten. Dies könne man auch anhand von Pegeldaten nachweisen. Es sei daher zu erwarten, dass sich die künftige Elbvertiefung entsprechend negativ auf die Bodenbrüter auswirken werde.

Herr Kindermann trägt hierzu vor, dass dies eine Folge auf die Tierwelt sei, die sich direkt aus den hydrologischen Effekten der Fahrrinnenanpassung ergebe. Die Daten der Beweissicherung zeigten jedoch, dass sich die Hochwässer auch in der Vergangenheit nur relativ geringfügig geändert hätten.

Zu den möglichen Auswirkungen auf die Bodenbrüter erläutert **Herr Wolters**, dass die beschriebenen ausbaubedingten Änderungen viel zu gering seien und außerdem nicht die Bereiche erfassen würden, in denen die gefährdeten Brutvogellebensräume seien. Daher seien Beeinträchtigungen von Brutvogellebensräumen nicht begründet.

Herr Rademacher verweist noch einmal auf die gestrige Diskussion, wonach es sehr wohl Veränderungen in Häufigkeiten der erhöhten Hochwässer gebe. Dies sei erst gestern anhand der Pegeldaten festgestellt worden, so dass diese Erkenntnis noch gar nicht Grundlage der gutachterlichen Aussagen gewesen sein könne und die Antwort des TdVs daher nicht zutreffend sei. Zunächst seien die Pegeldaten über einen längeren Zeitraum auszuwerten.

Herr Kindermann gibt den Hinweis, dass es in UVU vor allem darum gehe, die Wirkungen des Vorhabens abzuschätzen und nicht die Entwicklung der Vergangenheit zu

beurteilen. In der UVU seien die entsprechenden Wirkungen und ihre Folgen für die Vogelwelt auf jeden Fall betrachtet worden.

Hierauf erwidert **Herr Rademacher**, dass die bisherigen Aussagen des TdVs zu pauschal seien. Die neuen Tatsachen müssten berücksichtigt werden.

Herr von Blücher berichtet von der Entdeckung des Ölkäfers im Freiburger Raum und fragt, ob der TdV zum Zeitpunkt seiner Sichtbarkeit den Käfer auf dem Spülfeld Schwarztonnensand kartiert habe. Diese Käferart werde von Bienen als Parasit großgezogen.

Frau Hansen bittet um Sachaufklärung, ob es sich um eine einzelne Art oder eine Käfergruppe handele.

Herr Wolters erklärt dazu, dass es sich bei den Ölkäfern um eine Gruppe handele. Für die gutachterliche Betrachtung sei jedoch die Kenntnis darüber wichtig, welche Art tatsächlich gefunden worden sei. Im Übrigen sei dies eine artenschutzrechtliche Frage, die unter TOP 5.3.1 diskutiert werden könne.

Herr Schröder merkt an, dass es geplant sei, die Südeinfahrt der Schwarztonnensander Nebenelbe bei Niedrigwasser befahrbar zu machen. Aus seiner Sicht wäre dies eigentlich nur eine Wiedergutmachung und keine Kompensation, da es diesen Zustand früher bereits gegeben habe. Die geplante Maßnahme hätte somit eigentlich nichts mit der Fahrrinnenanpassung zu tun. Ferner weist er daraufhin, dass es in der übrig gebliebenen Rinne eine Kolonie von Muscheln gebe, die bislang in dieser Gegend noch nicht vorgekommen wären. Er stellt daher die Frage, wie man mit dieser Problematik umgehen wolle. Es sei zu befürchten, dass durch die vorgesehenen Baggermaßnahmen im Rahmen der Ausgleichsmaßnahme der Muschelbestand vollständig zerstört werde. Im Übrigen habe er zur genauen Ansprache der Muschelart eine Probe mitgebracht.

Herr Wolters führt hierzu ergänzend aus, dass das Thema der Großmuscheln bereits auf dem Termin in Otterndorf angesprochen worden sei. Außerdem sei zu beachten, dass keine der natürlicherweise in der Tideelbe vorkommenden Muschelarten zu den besonders schützenswerten Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie gehöre. Er signalisiert großes Interesse daran, zu erfahren, um welche Art es sich hier handelt, damit durch die Ausgleichsmaßnahme Schwarztonnensander Nebenelbe genau dieser Muschelbestand gefördert werden könne, sofern es sich um einen seltenen oder gefährdeten Bestand handele.

Frau Hansen schlägt hierzu ein bilaterales Gespräch mit dem Gutachter vor. Anhand einer Karte möge Herr Schröder dem Gutachter außerdem die Lage des Muschelbestandes aufzeigen.

Da es keine weiteren Wortmeldungen gibt, schließt **Frau Hansen** die Erörterung zu diesem Punkt.

Schutzgut Pflanzen

Zunächst trägt **Frau Hansen** die wesentlichen Stellungnahmen und Einwendungen zu dem Schutzgut Pflanzen vor.

Herr Rademacher berichtet von Gesprächen und Ortsterminen mit den Kennern des Raumes. Insbesondere im Bereich des Kehdinger Außendeiches seien in letzter Zeit massive Veränderungen eingetreten. Es sei festzustellen, dass hier gröberes Sediment transportiert werde, was dazu geführt habe, dass es zu einer Verschiebung innerhalb des pflanzlichen und tierischen Artenspektrums gekommen sei. Dieses Phänomen sei bereits aus der Haseldorfer Marsch bekannt, wo es zu einem Verschwinden der in der Vergangenheit auch wirtschaftlich genutzten Blauen Binse gekommen sei. Dies seien Tendenzen, die flächendeckend zu beobachten seien.

Herr Wolters entgegnet hierauf, dass die von Herrn Rademacher angesprochenen Effekte nichts mit der geplanten Maßnahme zu tun hätten. Im Übrigen wundere er sich darüber, dass immer wieder behauptet würde, die Seitenräume würden verschlicken, nun hieße es aber, die Seitenräume würden versanden. Ausbaubedingt gebe keine Veränderung. Man müsse außerdem zur Kenntnis nehmen, dass sowohl die Vegetation als auch die Biotoptypen an der Unterelbe ständigen Veränderungen unterlägen, was im Übrigen normal sei. Auch sei nicht jede Veränderung an sich schlecht.

Herr Rademacher kritisiert, dass das Verschwinden der Blauen Binse, die es dort seit Menschengedenken gegeben hätte, nicht als positive Entwicklung betrachtet werden könne. Aus seiner Sicht sei nicht hinreichend genau beobachtet worden, was konkret durch die letzte Fahrrinnenanpassung passiert sei.

Herr von Blücher fragt, inwieweit sich die Veränderung des Sedimentes oder Schlicks speziell auf die Welt der Algen auswirken würden.

Herr Kindermann führt hierzu aus, dass es einerseits direkte ausbaubedingte Eingriffe gebe und auf der anderen Seite indirekte Effekte, die ausgelöst werden könnten durch hydrologische Veränderungen wie z. B. Änderung der Strömungsgeschwindigkeiten. Die entsprechenden Sachverhalte seien in den einzelnen UVU-Gutachten detailliert betrachtet worden. In den allermeisten Fällen zeigte sich im Ergebnis, dass die hydrologischen Wirkungen des geplanten Fahrrinnenausbaus im Vergleich zu den ständigen Veränderungen in der Elbe zu keinerlei messbaren Effekten führen würden. Dies gelte insbesondere für die Flora.

Herr Herr führt ergänzend aus, dass im Gegensatz zu den Aussagen von Herrn Rademacher die Auswirkungen der letzten Fahrrinnenanpassung sehr wohl detailliert im Rahmen eines umfangreichen Untersuchungsprogramms betrachtet worden seien. Er zitiert hierzu aus dem Beweissicherungsbericht 2006, wonach die Röhrichte an der Tideelbe eher zugenommen hätten. Er weist ferner darauf hin, dass Röhricht ein geschütztes Biotop sei und Verschiebungen innerhalb des Artenspektrums des Röhrichts für den Schutzstatus des Biotoptyps irrelevant seien. Im Übrigen sei die Betrachtung der Nutzungsvorsorge nicht Gegenstand der UVU bzw. des Schutzgutes Pflanzen.

Frau Hansen schließt die Erörterung zu diesem Schutzgut und unterbricht die Verhandlung für eine Mittagspause.

Schutzgut Wasser

Herr Garrels (PFB) eröffnet um 14:30 Uhr die Verhandlung erneut und trägt zunächst die wesentlichen Einwendungen und Stellungnahmen zum Schutzgut Wasser vor.

Da es keine Wortmeldungen gibt, schließt **Herr Garrels** diesen Punkt.

Schutzgut Boden

Anschließend fasst **Frau Hansen** die wesentlichen Einwendungen und Stellungnahmen zum Schutzgut Boden zusammen.

Auch hier gibt es keine Wortmeldungen, so dass die Erörterung zu diesem Punkt geschlossen wird.

Schutzgut Luft

Frau Hansen gibt zusammengefasst die wesentlichen Einwendungen und Stellungnahmen zu Schutzgut Luft (Teilaspekte Schadstoffe und luftgetragene Schallemissionen) wieder.

Herr Hemke weist darauf hin, dass im Raum Stade/Bützfleth aktuell die Lärmproblematik stark diskutiert werde, da bereits die Aufstellung eines B-Planes für diesen Raum gescheitert sei und nun Lärmkontingente für die einzelnen Lärmquellen neu festgelegt werden müssten. Er stellt in diesem Zusammenhang die Frage, inwieweit es Untersuchungen über den erhöhten Schiffsverkehr gebe hinsichtlich seiner Auswirkungen auf die aktuellen Planungen der Stadt Stade, was möglicherweise zu wirtschaftlichen Konsequenzen für die Stadt führen könnte, da der Hafen oder die Gewerbebetriebe durch den zusätzlichen ausbaubedingten Schiffsverkehr beeinträchtigt werden könnten.

Herr Stroebel entgegnet hierauf, dass in dem Teilgutachten Lärm der Antragsunterlagen keine Gesamtlärmbetrachtung, sondern nur eine sektorale Betrachtung vorgenommen worden sei. Zu betrachten gewesen seien insbesondere die ausbaubedingten Folgen für sensible Nutzungsbereiche, wie z. B. Wohngebiete mit nur sehr geringer Entfernung zu der Fahrrinne. Stade sei im Rahmen der Untersuchung jedoch nicht explizit betrachtet worden. Grundsätzlich lasse sich jedoch festhalten, dass ab einer Entfernung von rd. 200 m die einschlägigen Grenzwerte der 16. BImSchV für reine und allgemeine Wohngebiete bereits eingehalten würden. Für das Beispiel Kollmar/Steindeich ergebe sich in einer Entfernung von 360 m ein zukünftiger Beurteilungspegel von 47,1 dB(A). Er weist ferner darauf hin, dass eine Gesamtlärmbetrachtung erst dann durchgeführt werden müsse, wenn eine unzumutbare Belästigung, die bei 70 dB(A) liegt, zu erwarten sei. Dies sei hier allerdings nicht der Fall.

Herr Hemke erläutert, dass es nach seiner Kenntnis bereits jetzt aufgrund der vorherrschenden Situation in Bützfleth schwierig sei, die geplanten Industriemaßnahmen genehmigt zu bekommen. Wenn nun auch noch die Belastung durch den zukünftigen Schiffsverkehr auf der Elbe Hinzukäme, könne nicht ausgeschlossen werden, dass dies zu erheblichen Nachteilen für den Wirtschaftsstandort Stade führen werde. Es stellt sich daher aus seiner Sicht die Frage, ob ausgeschlossen werden könne, dass zukünftig ausbaubedingt bestimmte Maßnahmen in Stade nicht mehr realisiert werden könnten. Sollte dies jedoch nicht der Fall sein, so wären die entsprechenden Folgen genauer zu untersuchen. Dies beträfe dann auch die Nutzen-Kosten-Untersuchung für dieses Verfahren.

Herr RA Dr. Fellenberg bezeichnet die Frage als durchaus berechtigt, da tatsächlich irgendwann ein kritisches Maß erreicht sein könne. Richtig sei jedoch, dass das Recht eine sektorale Betrachtung der Lärmquellen (wie z. B. Gewerbelärm oder Verkehrslärm) vorschreibe. Es gebe allerdings die bereits von Herrn Stroebel erwähnte Ausnahme der verfassungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle. Diese Grenze sei jedoch so außerordentlich hoch, dass sicher ausgeschlossen werden könne, dass diese Schwelle erreicht wird.

Herr RA Prof. Dr. Ewer führt hierzu ergänzend aus, dass dies widersinnig erscheinen mag. Dies sei tatsächlich ein altes Problem, was jedoch im deutschen Recht so geregelt worden sei. Die sektorale Betrachtung der Lärmquellen sei daher kein spezifisches Problem dieses Verfahrens, sondern betreffe zahlreiche Verfahren der Fachplanung.

Herr von Blücher stellt die Frage, ob die Beeinträchtigung durch Nebelhörner untersucht worden sei und ob dieser Lärm zumutbar sei. Obwohl sein Haus über dreifach verglaste Fenster verfüge und er etwa 4 km von der Elbe entfernt wohne, werde er nachts durch die Schallsignale der Nebelhörner geweckt. Die Belastungen gingen über einen längeren Zeitraum hinweg und er befürchtet hier, wie auch durch den erhöhten Maschinenlärm der Schiffe auf der Elbe, ausbaubedingte Zunahmen der Lärmbeeinträchtigungen.

Herr Stroebel entgegnet, dass die Geräusche von Nebelhörnern zu den sogenannten seltenen Ereignissen gehören würden, und somit in den Untersuchungen keine Berücksichtigung fänden. Außerdem würden die Geräusche für die heranzuziehenden Beurteilungspegel auch keine wesentliche Rolle spielen.

Frau Hansen weist darauf hin, dass die von Herrn von Blücher angesprochenen Belastungen bereits im Ist-Zustand vorhanden sind.

Herr Rademacher möchte wissen, ob es Aussagen in den Unterlagen gebe, inwieweit sich die Belastungen erhöhen werden.

Herr Stroebel verweist hierzu auf die Antragsunterlage 8 zum Thema Lärm, in der anhand von drei repräsentativen Gebieten an der Unterelbe mit schutzwürdiger Wohnbebauung überprüft worden sei, ob es zu ausbaubedingten Überschreitungen der entsprechenden Immissionsgrenzwerte komme. Im Ergebnis zeige sich, dass in allen untersuchten Gebieten die für die Beurteilung heranzuziehenden Grenzwerte eingehalten würden.

Herr Rademacher möchte ergänzend wissen, welche Gebiete in die Untersuchungen einbezogen worden seien, worauf **Frau Hansen** auf die vom Gutachter erwähnte 200 m-Grenzlinie hinweist, ab der keine wesentlichen Erhöhungen bzw. Grenzwertüberschreitungen mehr vorkämen.

Nach Ansicht von **Herrn von Blücher** ist diese Aussage allerdings so nicht richtig, denn je weiter man von der Fahrrinne weg wohne, um so lauter werde es, da der vorhandene Deich hier nicht mehr als „Lärmschutzwand" wirken würde.

Herr Stroebel erläutert noch einmal die Grundlagen der Untersuchungen, wonach die Betrachtung mit ungünstigen Annahmen hinsichtlich der Erhöhung der Schallbelastung durchgeführt worden sei und eine abschirmende Wirkung des Deiches nicht angesetzt worden sei. Die von Herrn Rademacher und Herrn von Blücher geschilderten Schiffsgeräusche würden auf jeden Fall unterhalb der geltenden Grenzwerte liegen.

Frau Hansen schließt die Erörterung zu diesem Schutzgut.

Schutzgüter Klima, Landschaft, Kulturgüter, Wechselwirkungen

Anschließend trägt **Frau Hansen** zusammenfassend die wesentlichen Einwendungen und Stellungnahmen zu den Schutzgütern Klima, Landschaft, Kulturgüter und Wechselwirkungen vor.

Da es zu keinem dieser Punkte Wortmeldungen gibt, schließt sie die Erörterung zu den Schutzgütern der UVU (TOP 5.1).

TOP 5.2 Landschaftspflegerischer Begleitplan

Frau Hansen eröffnet um 15:03 Uhr die Erörterung zu dem nächsten TOP und trägt die wesentlichen Einwendungen und Stellungnahmen zum Landschaftspflegerischen Begleitplan zusammenfassend vor.

Frau Völkers stellt anschließend an den TdV die Frage, ob die erforderlichen Grundstücke für die notwendigen Kompensationsmaßnahmen inzwischen aufgekauft bzw. gesichert seien.

Hierzu berichtet **Herr Kindermann**, dass für die Ausgleichsmaßnahme Schwarztonnensander Nebenelbe bis auf einen schmalen Streifen am Asseler Sand fast kein Grunderwerb getätigt werden müsse. Hier würden zurzeit die Grunderwerbsverhandlungen mit dem entsprechenden Domänenamt laufen. Weitere Maßnahmenvorschläge würden derzeit im Rahmen eines Ergänzungs-LBPs in Abstimmung mit den Fachbehörden erarbeitet. Allerdings sei die Erarbeitung der Vorschläge noch nicht so weit vorangeschritten, dass konkreter Grunderwerb getätigt werden könne.

Frau Völkers verweist auf den Bericht der ARGE Elbe „Überblicksweise Überwachung der Tideelbe", der konkrete Anregungen zur Schaffung von verbundenen großflächigen Flachwassergebieten machen würde. Diese Anregungen seien aufzunehmen und zu realisieren.

Herr Kindermann bestätigt, dass mit der Ausgleichsmaßnahme Schwarztonnensander Nebenelbe gerade Flachwasserbereiche gestärkt werden sollen. Im Übrigen gingen die Anregungen der ARGE Elbe genau in die naturschutzfachliche Richtung der Ausgleichsmaßnahmen, nämlich der Stärkung der aquatischen Lebensbereiche statt Umsetzung von Ersatzmaßnahmen im Vorland.

Herr Osterwald fragt, ob Frau Völkers hier bestimmte konkrete Maßnahmen vorschlage und bittet sie um eine entsprechende Mitteilung, damit ihre Anregungen in den weiteren Planungsschritten berücksichtigt werden können.

Herr von Blücher stellt dar, dass sich in den Terminen in Otterndorf und Cuxhaven abgezeichnet habe, dass der TdV mit der Maßnahme „Öffnung der Schwarztonnensander Nebenelbe" keinen Erfolg bei der Unteren Naturschutzbehörde des Landkreises Stade haben werde, da diese Maßnahme einer regelmäßigen Unterhaltungsbaggerung unterliege.

Er verweist weiter auf seinen Antrag Nr. 72, in dem er vor Beginn der eigentlichen Baumaßnahme insgesamt den Flächenerwerb für alle notwendigen Ausgleichsmaßnahmen gefordert habe. Es sei ein Jahr lang der Ist-Zustand auf diesen Flächen zu erfassen, um dokumentieren zu können, dass das Ausgleichsziel erreicht werden könne. Er möchte damit sicherstellen, dass sich die seiner Auffassung nach ungenügenden Abläufe bei den Ausgleichsmaßahmen zur vorangegangenen Elbevertiefung nicht wiederholten. Des Weiteren stellt er den Antrag, dass auf allen für die Beweissicherung vorgesehen Flächen, ebenfalls ein Jahr vor Beginn der Baumaßnahme der Ist-Zustand erfasst wird, um mögliche Veränderungen dokumentieren zu können.

Hierauf entgegnet **Herr Wolters**, dass hinsichtlich der Erfolgskontrollen die vorhandenen Daten für die vorgesehenen A+E-Flächen zusammengestellt und ausgewertet würden. Sollte sich hierbei herausstellen, dass der Ist-Zustand nicht hinreichend genau erfasst sei, seien entsprechende Zusatzkartierungen zum Vegetations- und Biotoptypenbestand durchzuführen.

Frau Völkers unterstützt die Ausführungen von Herrn von Blücher insbesondere vor dem Hintergrund der Erfahrung, die bei der Verfüllung des Mühlenberger Lochs gemacht worden seien. So sei z. B. die geplante Umwandlung von Hahnöfer Sand in Wattflächen fehlgeschlagen und das beabsichtigte Ziel, nämlich den Bestand der Löffelente zu sichern, nicht erreicht worden. Einen derartigen Fehlschlag wolle man nicht auch noch bei der Elbvertiefung erleben. Sie stellt daher den Antrag, dass sämtliche Kompensationsmaßnahmen vor Maßnahmenbeginn hinsichtlich ihrer Erfolgschancen zu überprüfen seien.

Frau Hansen nimmt die Ausführungen als Petitum zur Kenntnis. Da es keine weiteren Wortmeldungen gibt, schließt sie um 15:20 Uhr die Erörterung zu diesem Tagesordnungspunkt.

TOP 5.3 FFH-Verträglichkeit

TOP 5.3.1 Gebietsschutz

Herr Garrels trägt zunächst die wesentlichen Einwendungen und Stellungnahmen zu TOP 5.3.1 vor.

Herr Hemke möchte vorweg zur Information darauf aufmerksam machen, dass das in der Aufzählung genannte Kraftwerksvorhaben nicht von DOW sei, sondern von EnBW, und dass des Weiteren in der Aufzählung das Kraftwerk der Electrabel bzw. GdfSuez vergessen worden sei. Dies gelte auch für das Planungsvorhaben „Seehafen Stade". Nach seinen Informationen habe der LK Stade insbesondere auf Beeinträchtigungen des Lebensraums der Finte hingewiesen. Vor dem Hintergrund der derzeit im Bereich Stade geplanten Maßnahmen würden Natura-2000-Gebiete und des Projektes Fahrrinnenanpassung möglicherweise beeinträchtigt.

Herr Garrels weist darauf hin, dass im Planfeststellungsbeschluss zu prüfen sei, ob alle konkreten Planungen mitbetrachtet worden seien. So lange allerdings für die genannten Projekte keine Umweltgutachten vorliegen würden, könne der TdV auch keine belastbaren Unterlagen erstellen.

Herr von Blücher möchte wissen, inwieweit es Lärmauswirkungen durch die Schaffung des Warteplatzes Brunsbüttel auf die angrenzenden Schutzgebiete in Nordkehdingen (Balje, Belumer Außendeich etc.) gebe. Hier kämen besonders sensible Bereiche wie z. B. Hullen vor.

Herr Garrels gibt zu bedenken, dass die Elbe an dieser Stelle bereits sehr breit ist. Er sichert Herrn von Blücher zu, dass sich die PFB mit diesem Punkt im Rahmen der Prüfung der FFH-Verträglichkeit des Vorhabens auseinandersetze.

Da es keine weiteren Wortmeldungen gibt, schließt **Herr Garrels** die Erörterung zu diesem Tagesordnungspunkt.

TOP 5.3.2 Artenschutz

Herr Garrels trägt anschließend die wesentlichen Einwendungen und Stellungnahmen zu TOP 5.3.2 vor.

Herr von Blücher erklärt, dass er noch Unterlagen zum Mohnkäfer nachreichen werde, um insbesondere aufklären zu können, ob diese Käferart auch auf Schwarztonnensand eine Rolle spiele. Ferner berichtet er von einem Gespräch mit dem Gutachter Herrn Wolters, der ihm noch einmal geschildert habe, dass Käfer nicht unter die geschützten Arten fallen würden.

Herr Garrels weist darauf hin, dass es auch einige europäisch geschützte Käferarten gebe. Es müsse geprüft werden, ob die von Herrn von Blücher genannte Art hierzu zählt. Im Übrigen könnten die entsprechenden Informationen auf der Homepage des BfN nachgelesen werden.

Da es keine weiteren Wortmeldungen gibt, schließt **Herr Garrels** die Erörterung zu den TOP 5 um 15:35 Uhr.

TOP 6 Sonstiges

Herr Seidel ruft den TOP 6 auf und fragt, ob es hierzu Wortmeldungen gebe.

Herr Rademacher weist darauf hin, dass die natürliche Barriere in der Elbe, der sogenannte Sockel, der bei der letzten Fahrrinnenanpassung noch eine wichtige Rolle gespielt habe, nämlich die Auswirkungen der Maßnahme zu minimieren, nunmehr weggebaggert werden solle. Um diesen Verlust auszugleichen, habe der TdV den Teilverschluss der Medem vorgesehen. Er vermisse allerdings Aussagen in den Antragsunterlagen darüber, dass ein künstliches Bauwerk natürlich auch versagen könne, was bei einem natürlich gewachsenen Boden wie dem Sockel nicht zu befürchten sei. Für diesen Fall gebe es keine angemessene Risikoabschätzung in den Unterlagen. Nach seiner Kenntnis gebe es auch hierüber keinerlei Erfahrungen, da es ein solches Bauwerk bislang noch nicht gegeben habe.

Herr Osterwald entgegnet hierauf, dass die Unterwasserablagerungsstelle Medem keinen Ersatz für den Sockel in der Fahrrinne darstelle, sondern ein Strombauwerk, wie z. B. eine Buhne sei. Diese habe eine besondere strombauliche Zielerfüllung, in diesem Fall Dämpfung der Tideenergie. Der hier angesprochene Sockel soll in diesem Verfahren um 1,5 m tiefer gelegt werden, bleibt also in seiner Funktion als Sockel erhalten. Auch diesmal würde die Sohle nicht durchgehend auf ein Niveau tiefer gelegt. Eine relativ lange Strecke (von Hamburg bis St. Margarethen) werde zunächst nur gering vertieft, um die dämpfende Wirkung zu erhalten, bis sich hieran eine Rampe Richtung See anschließt.

Herr Seidel macht generell hierzu deutlich, dass im Rahmen der Abwägungsentscheidung hierzu eine Risikobewertung von Seiten der Planfeststellungsbehörde einfließe. Falls es im Ergebnis Bedenken hinsichtlich der Stabilität des Bauwerkes geben sollte, würden entsprechende Schutzauflagen auferlegt.

Herr Hemke berichtet in seinem Wortbeitrag, dass er immer wieder Informationen (z. B. von Seglern) bekommen würde, dass unabhängig von den vorliegenden Planfeststellungsbeschlüssen bereits jetzt weit über das genehmigte Maß hinaus gebaggert werde. Er stellt daher die Frage, ob dies der Planfeststellungsbehörde oder dem TdV bekannt sei und wie dies zukünftig vermeiden werden könne.

Hierzu teilt **Herr Seidel** mit, dass es aus rechtlicher Sicht nicht sein könne, dass über ein planfestgestelltes Maß hinaus gebaggert würde. Darüber hinaus lägen ihm keine konkreten Hinweise dazu vor. Gleichwohl habe man Kenntnis von vereinzelten Übertiefen, deren Ursache gerade hier im Tidegeschehen allerdings natürlichen Ursprungs sein könne.

Auch aus Sicht von **Herr Osterwald** sei es völlig ausgeschlossen, dass über das für die Unterhaltung erforderliche Maß hinaus gebaggert werde. Man sei bemüht, die Unterhaltungsbaggermengen und damit die Kosten zu minimieren. Die Unterhaltungsbaggerung werde daher auf das absolut notwendige Maß beschränkt (Er erläutert dies anhand der Folie „Solltiefen im Längsschnitt"). Abschließend weist er noch darauf hin, dass es in der Elbe Transportkörper auf der Sohle gebe, sogenannte Riffel oder Dünen, die je nach Ausprägung und örtlicher Lage eine große Ausprägung erreichen können, die auch deutlich im Echolot der Segler zu erkennen seien.

Herr Osterwald teilt ferner mit, dass er in Abstimmung mit Herrn von Blücher die bereits in Cuxhaven angemahnten Unterlagen zur Bedarfsbegründung mitgebracht habe und diese Herrn von Blücher hier übergebe.

Herr von Blücher möchte zum Abschluss des Erörterungstermins gerne eine Einschätzung von der Anhörungsbehörde bzw. Planfeststellungsbehörde hören, wie diese die Schwere des Eingriffs in den Naturhaushalt beurteilt. Die Einwender hätten sich in den vergangenen Tagen sehr intensiv an der Erörterung beteiligt, so dass man gerne wissen würde, wofür man diesen ganzen Aufwand getrieben habe.

Herr Seidel klärt noch einmal darüber auf, dass man sich zurzeit im Anhörungsverfahren befinde. Die Einwender können davon ausgehen, dass ihre vorgetragenen Anregungen und Bedenken sehr sorgfältig geprüft würden, insbesondere hinsichtlich eines weiteren Handlungsbedarfs der Planfeststellungsbehörde. Nach Abschluss der Erörterung würden die Protokolle erstellt und den Einwendern zugestellt. Sie könnten sicher sein, dass ihr persönlicher Einsatz im Rahmen der Erörterungstermine nicht umsonst gewesen sei.

Herr RA Prof. Dr. Ewer unterstützt die Ausführungen von **Herrn Seidel** dahingehend, dass die Anhörungsbehörde keine Bewertungen vornehmen könnte und dies sicherlich auch nicht tun werde. Gleichwohl könne man festhalten, dass die Erörterung mit Sicherheit Anlass dazu gebe, der einen oder anderen Frage intensiver nachzugehen und gegebenenfalls noch ergänzende Informationsquellen hinzuzuziehen.

Herr Seidel bedankt sich bei den Beteiligten für die sehr faire Erörterung, die anregende Diskussion und das Vorbringen von zahlreichen Sachargumenten. Er schließt den Erörterungstermin um 15:48 Uhr.

Kiel, den 18.09.2009

Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord
Planfeststellungsbehörde
Im Auftrag

Seidel (Verhandlungsleiter)

Martin (Schriftführerin)

Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord
- Planfeststellungsbehörde -
Az.: P - 143.3/46

12. bis 14. Mai 2009

Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe

Erörterungstermin für private Einwender und sonstige Verbände und Vereine aus Niedersachsen und Hamburg in Stade (Stadeum - Kultur- und Tagungszentrum)

Tagesordnung

1. Verfahrens- und Rechtsfragen

(Voraussichtlicher Zeitrahmen: 12.05.2009, 10:15 - 12:00 Uhr)

1.1 Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde, Selbständigkeit der Vorhaben bzw. Trennung der Verfahren
1.2 Stand des Verfahrens
1.3 Ergebnisoffenes Verfahren
1.4 Erörterungstermin (Tagesordnung, Verfahrensweise, Protokoll)
1.5 Sonstige verfahrensrechtliche Fragen

2. Bedarfsbegründung

(Voraussichtlicher Zeitrahmen: 12.05.2009, 12:00 - 13:00 Uhr und 14:30 - 16:00 Uhr)

2.1 Technische und wirtschaftliche Notwendigkeit
2.2 Alternativen und Varianten

3. Änderung der Tidedynamik/ Gutachten der Bundesanstalt für Wasserbau

(Voraussichtlicher Zeitrahmen: 12.05.2009, ab 16:15 Uhr)

Wasserstände und Tidekenngrößen,
Zunahme von Sturmflutrisiken/ Überflutungsgefahren,
Strömungsgeschwindigkeiten und Wellen,
Schwebstoffe, Sedimentation und Erosion, Verschlickung der Nebenflüsse

4. Betroffenheiten

(Voraussichtlicher Zeitrahmen: 13.05.2009, ab 10:00 Uhr)

4.1 Betroffenheiten der Landwirtschaft

4.1.1 Beeinträchtigungen durch die Verschiebung der Brackwasserzone
4.1.2 Beeinträchtigungen der Wasserwirtschaft
4.1.3 Beeinträchtigungen der Landwirtschaft durch Kompensationsmaßnahmen

4.2 Beeinträchtigung von Schifffahrt und Fischerei

4.2.1 Beeinträchtigung von Häfen und Hafenzufahrten
4.2.2 Beeinträchtigung der Fischerei
4.2.3 Schifffahrt

4.3 Betroffenheiten durch Änderungen der Tidedynamik

4.3.1 Beeinträchtigungen von Deichen, Standsicherheit der Ufer und sonstigen Hochwasserschutzeinrichtungen

4.3.2 Beeinträchtigung von Entwässerungseinrichtungen und Sperrwerken

4.4 Betroffenheiten durch Baggergutunterbringung

4.5 Betroffenheiten durch schiffserzeugte Belastungen

4.5.1 Betroffenheiten durch Sog und Schwell

4.5.2 Immissionen

4.6 Schäden an Grundstücken und Gebäuden

4.6.1 Schäden an Gebäuden durch Rutschungen und Setzungen

4.6.2 Schäden durch Zunahme von Überflutungsgefahren und Uferabbrüche

4.6.3 Schäden durch zusätzliche Erschütterungen/ Vernässung/ Sonstiges

4.7 Beeinträchtigung von Infrastruktur- und Versorgungseinrichtungen

4.7.1 Kreuzungsbauwerke

4.7.2 Grundwassernutzung

4.7.3 Einleitungsbauwerke

4.8 Andere Betroffenheiten

4.8.1 Auswirkungen auf Industrieanlagen und Gewerbebetriebe

4.8.2 Tourismus, Freizeit und Erholungsaktivitäten

4.8.3 Weiteres

5. Einwendungen zu umweltrechtlichen Themen

(Voraussichtlicher Zeitrahmen: 14.05.2009, ab 10:00 Uhr)

5.1 Umweltverträglichkeitsstudie

5.1.1 Methodische Kritik

5.1.2 Schutzgüter

5.2 Landschaftspflegerischer Begleitplan

5.3 FFH-Verträglichkeit

5.3.1 Gebietsschutz

5.3.2 Artenschutz

6. Sonstiges

Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord
- Planfeststellungsbehörde

12. bis 14. Mai 2009

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

T e i l n e h m e r

des Erörterungstermins vom 12. bis 14. Mai 2009 in Stade
mit privaten Einwendern und sonstigen Vereinen und Verbänden

Altenburg, Peter
Andersch, Dow Anlagenges. (Stade)
Bastein, Udo
Beckmann, Gerd
Beushausen, Ulrich
Blohm, Claus
Braasch, Manfred, BUND Hamburg
Brauersreuther, Dow/Evides Stade
Bruns, Herbert
Budder, Hans-Hinrich
Büther, Rolf
Eckhoff, Bernd
Eckhoff, Ingrid
Eckhoff, Klaus
Ecks, Hinrich
Erdmann, R.
Feindt
Feindt, Hans Walter
Feindt, Jan Hinrich
Feldt, Walter, Sachv. BUND u. WWF
Fornaschon, Dietrich
Gehrken, I., RAe Günther pp.
Gerken, Sonja, Dow Deutschland
Giesler, Landkreis Stade
Görgens, Dr. Matthias
Grothmann, Manfred
Gruber, H.
Günther, Rechtsanwalt
Haak
Hansen, Karin, Reg. Bündnis Elbv.
Hauschildt, Heinrich
Hauschildt, Jan, Kreisbauernv. Stade
Hemke, Silke, BUND
Hemke, Ulrich
Hinners, Klaus
Hintz, Kerstin
Hoff, Ingeborg
Jarck, Alfred
Jessen, Jürgen
Jessen, Karin
John, Dr. Michéle, Rae Günther pp.
Klintworth, Rita
Kloodt, Norbert, Campingpl.Stover Strand
Klopp, Karsten, OVR e. V.
Köpcke, Dr. Dirk
Köpcke, Jan
Korth, Ulrich, Interessengem. Lühesand
Kreft, Andreas
Kreft, Gemeinde Jork
Kruse, Thomas, BUND Nds.
Lafferthon, Nadja, RAe Günther pp.
Langerbein, D., SVA, WYCN, Nedderelv
Lawrenz, Bodo, Altländer Yachtclub
Lehmann, Marlis
Lehmann, Rik, Dow Anlagengesellsch.
Lorenz, Christof
Massow-Oltermann, Inge
Meyer, Dirk
Meyer, Jürgen
Meyer, Klaus-Peter
Meyer-Schmeling, Ingrid
Minkmar, Lisa, RAe Günther pp.
Moje, Hilde
Moje, Iris
Müller, Klaus
Nix, Herbert, „Rettet die Elbe"
Olters, Peter Hinrich
Patzwahl, Ulrich, NDR Hamburg
Plog, Max, Landkreis Stade
Quast, Dirk
Quast, Hartwig, OVR - Jork
Quast, Herbert
Quast, Käte
Radecker, Arnulf
Rademacher, Walter
Reinecke, Arnd
Renner, Buxteh. WV HANSA
Rieper, Johann, Interessengemeinschaft
Schlengelbau, WEG Gräfenhaus,
Peter Riepen GbR u. GmbH,
Klaus u. John Riepen GbR
Rinck-Schaeper, Ilse
Roesberg, Michael, Landkreis Stade
Schacht, Hans Jakob

Schlichting-Weseloh
Schliecker, Christa
Schmuch, Christian, Stader Tageblatt
Schöps, Christa
Schröder, Gerda
Schroeder, Volker
Schuback, Ahrend
Schuback, Dirk
Schuldt, Ernst-Otto
Schütt, J.
Scobie-Stoppkothe, Christine
Seebohm, D.
Spangenberg, Dr., WSD Nord
Stechmann, Frank
Stechmann, Jens
Stoldt, Michael, Dt. Segler-Verband
Tiedemann, Klaus-Peter, AYC
Tribbe, Sirkka
Unshelm, Joachim
Völkers, Anne-Dore, AUN/NVN
Völkers, Hans-Christian
von Blücher, Hellmut
Weber, Dirk
Wehrt, Klaus, AYC
Wehrt, Margarethe
Wiesing, Detlef
Wilken, Marc, IHK Stade
Zundel, Rechtsanwalt

Planfeststellungsbehörde WSD Nord:

Seidel, Hans
Hansen, Dörte
Garrels, Oliver
Böschen, Heiko
Boll, Karin
Wiebrodt, Marita
Döring, Thomas
Schwarz, Doina
Martin, Christina
Baumann, PL-Nord
Prof. Dr. Ewer, RAe Weißleder & Ewer
Prof. Dr. Leppin, RAe Weißleder & Ewer

Träger des Vorhabens:

Grimm, Projektbüro Fahrrinnenanpassung
Hartung de Groote, Projektbüro Fahrrinnenanpassung
Kindermann, Projektbüro Fahrrinenanpassung
Oellerich, Projektbüro Fahrrinnenanpassung
Osterwald, Projektbüro Fahrrinenanpassung
Zinßer, Projektbüro Fahrrinnenanpassung
Dr. Fellenberg, Rechtsanwalt
Neumann, WSA Hamburg
Dr. Heyer, BAW - Dienststelle Hamburg
Boehlich, BAW Dienststelle Hamburg
Kotzagiorgis, PLANCO
Krob, BWS
Dr. Ruland, IMS
Stroebel, IMS
Herr, IBL
Wolters, IBL

Am 12. Mai 2009 wurden von den anwesenden Privateinwendern folgende Anträge gestellt:

Antrag Nr. 01 - Herr Peter Altenburg um 10.23 Uhr

Herr Altenburg beantragt, das Planfeststellungsverfahren auf unbefristete Zeit auszusetzen.

Begründung:
Die Datenbasis der Planfeststellungsunterlagen ist veraltet, die Wirtschaftlichkeit kann hieraus nicht nachgewiesen werden.
Die Weltwirtschaftskrise findet keine Berücksichtigung, ist jedoch ein maßgeblicher Faktor im Verfahren.

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 Rechtsverhältnises 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.
Soweit der Antragsteller Bedenken hinsichtlich der Planrechtfertigung erhebt, ist der Antrag derzeit noch nicht entscheidungsreif. Über ihn wird im weiteren Verfahren entschieden.

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

Antrag Nr. 02 - Frau Anna-Annette Schlichting-Weseloh um 11.01 Uhr

Frau Schlichting-Weseloh beantragt, den Erörterungstermin abzubrechen, weil die Planung nach EU-Richtlinie aus 2003 (Nr. 35/03) gesetzlich unzulässig ist; denn aufgrund der FFH-Richtlinie - von Europa 1992 verabschiedet - wurde 1992 festgestellt, dass die Region der Marsch, der Stader Geest und der Harburger Schwarzen Berge Lüneburgs eine alte Kulturlandschaft, ein Biotop im Sinne von Art. 20a Grundgesetz, ist.

Bescheidung des Antrags:

Der Antrag wird abgelehnt.

Begründung:
Da zum Zeitpunkt des Erörterungstermins die von der Antragstellerin angeführte Begründung, dass die Planung des Trägers des Vorhabens nach EU-Richtlinie Nr. 35/03 aus 2003 gesetzlich unzulässig sei, nicht beurteilungsreif war, war der Abbruch des Erörterungstermins nicht geboten. Insofern hat die Anhörungsbehörde die Entscheidung über diesen Antrag zurückgestellt.
Hinsichtlich der von der Antragstellerin geltend gemachten naturschutzrechtlichen Einwendungen ist im weiteren Verlauf des Verfahrens zu entscheiden.

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

Anträge Nr. 03 - und Nr. 73 - BUND, Bundesverband und Landesverbände Niedersachsen und Hamburg, sowie WWF Deutschland, Herr Walter Feldt Arbeitsgemeinschaft Umweltplanung Niederelbe und Naturschutzverband Niedersachsen, Frau Anne-Dore Völkers um 14.38 Uhr

Die o. a. Verbände stellen den Antrag auf Aussetzung des Planfeststellungsverfahrens „Fahrrinnenanpassung von Unter und Aaßenelbe" gem. VwVfG bis zur Klärung folgender entscheidungserheblicher Sachverhalte:

1) ausreichende und nachvollziehbare Darlegung des Bedarfs der geplanten Fahrrinnenanpassung hinsichtlich Art und Umfang, d. h. der jeweilig geplanten Ausbaubreiten und -tiefen (dezimeterweise);

2) Vorlage der realen Tiefgänge der Vollcontainerschiffe mit einem Konstruktionstiefgang über 13 m in einem Wettbewerbshafen der Nordrange ohne Fahrwassertiefen-Restriktionen (Rotterdam);

3) Vorlage einer aktuellen, sachgemäßen und nachvollziehbaren Nutzen-Kosten-Untersuchung.

4) nachvollziehbare Darstellung der tatsächlich im Hamburger Hafenumschlag vorhandenen und möglicherweise durch eine weitere Fahrrinnenanpassung zusätzlich entstehenden Arbeitsplätze;

5) Schließung der Untersuchungslücken von UVU, naturschutzrechtlicher Eingriffsregelung und FFH-VU durch Kartierung der wertgebenden Tier- und Pflanzenarten in den Schutzgebieten (NSG, EU-VS und FFH-Gebiete), da ohne diese Angaben keine validen und nachvollziehbaren Auswirkungsprognosen möglich sind. Hierdurch können BUND und WWF auch ihre Betroffenheit als Eigentümer des Elbufergrundstücks im NSG Allwördener Außendeich (Flurstücke 52, 53, 54,

55 der Flur 9, Gemarkung Freiburg/Elbe und Flurstück 43 der Flur 11, Gemarkung Freiburg/Elbe) nicht ausreichend beurteilen.

6) Untersuchungen der möglichen indirekten Umweltauswirkungen auf Basis der von den Trägern des Vorhabens im Bedarf herausgestellten aktualisierten Seeverkehrsprognose (Planco) und des entsprechend angestrebten Umschlagspotentials für den Hamburger Hafen durch den hierdurch massiv notwendigen Ausbau der Hinterlandanbindungen (§ 2 Abs. 1 Satz 2 UVPG);

7) da diese insgesamt erheblichen Umweltauswirkungen auch Nachbarländer betreffen, ist eine grenzüberschreitende UVP erforderlich. (§§ 8 u. 9a UVPG);

8) Aktualisierung aller Datengrundlagen, die früher als 2005 erhoben wurden, da in einem dynamischen Lebensraum wie der Tideelbe die umweltrechtlich vorgeschriebene Darstellung des Zustandes vor Realisierung des Vorhabens, der sog. „Ist-Zustand", nicht mehr fachgerecht möglich ist. Die auf Basis der z. T. veralteten Datengrundlagen getroffenen Annahmen sind zu spekulativ, ungenau und können die genannten Anforderungen nicht erfüllen;

9) Vorlage des rechtlich erforderlichen Landschaftspflegerischen Begleitplans ohne massive Bearbeitungslücken durch fachlich korrekte Bilanzierung der Eingriffe i. S. v. § 18 BNatSchG und konkrete Nachweise aller notwendigen, realisierbaren Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen;

10) Einbeziehung aller Zusatzmaßnahmen im Zusammenhang der Folgen bisheriger und der jetzt geplanten Fahrrinnenvertiefung wie im Bereich Cuxhaven und Otterndorf (z. B. gepl. Strombauwerke im Altenbrucher Bogen), da dieses aufgrund des Gebots einer umfassenden Konfliktbewältigung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens notwendig ist;

11) nachvollziehbare Klärung der Stabilität der geplanten Unterwasserdeponien und Ufervorspülungen in zeitlicher und umfänglicher Hinsicht;

12) Nachweis der Deichsicherheit im Kontext der jetzt geplanten und früheren Fahrwasserausbaumaßnahmen und weiterer kumulativer Wirkungen;

13) nachvollziehbare Klärung weiterer nautischer oder sonstiger Verschlechterungen für den Schiffsverkehr zu (von) den Hafenanlagen von Cuxhaven sowie möglicher Entwicklungsperspektiven (Erweiterungen) infolge der geplanten Fahrrinnenanpassung im Kontext früherer Vertiefungen;

14) Beantwortung aller bisher gestellten verfahrensbezogenen Anträge;

15) Vorlage aller bisher erbetenen Quellen, auf die der Planfeststellungsantrag konkret Bezug nimmt (in ungekürzter Form);

16) Fortsetzung der Erörterung nach angemessener Prüfungszeit der beantragten Informationen und Fortsetzung der Erörterungstermine auf dieser Basis.

Weitergehende Begründung:
Bisheriger schriftlicher und mündlicher Vortrag der Antragsteller sowie fachrechtliche Anforderungen.

Bescheidung der Anträge:

Die Anträge sind derzeit noch nicht entscheidungsreif. Über sie wird im weiteren Verfahren entschieden.

Antrag Nr. 04 - ADIURO Rechtsanwälte für 36 Privateinwender, RA Zundel um 13.00 Uhr

RA Zundel stellt den Antrag, dass die Planfeststellungsbehörde bzw. die Anhörungsbehörde einen unabhängigen Gutachter bestellt, der das Planco-Gutachten über die wirtschaftliche Notwendigkeit (speziell das Ergebnis des zu erwartenden Verlustes der Anzahl der Arbeitsplätze) mit den konkret vorgelegten Zahlen der Einwender vergleicht und der überprüft, ob dieses Gutachten auf einer vernünftigen Basis beruht, speziell weil nur 500 Fragebögen, bei 2 bis 3 Mio. Einwohner der betroffenen Region und Umgebung, zurückgekommen sind.
Er beantragt die Aussetzung des Verfahrens, bis die Auswertung des zuvor beantragten Gutachtens vorliegt.

Bescheidung des Antrags:

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

Antrag Nr. 05 - Karin und Jürgen Jessen um 13.09 Uhr

Die Einwender fordern eine Abgrenzung zwischen ihrem Grundstück und dem neuen Oberfeuer, damit die Besucher des Oberfeuers (Aussichtsplattform) nicht auf ihr Grundstück gelangen können.

Bescheidung des Antrags:

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

Antrag Nr. 06 - Herr H.Gruber um 13.14 Uhr

Herr Gruber beantragte die wörtliche Protokollierung der Tagesordnungspunkte 1.1 bis 1.5, die allen Einwendern zur Verfügung gestellt werden sollte.

Bescheidung des Antrags:

Der Antrag, über die Tagesordnungspunkte 1.1 bis 1.5 ein Wortprotokoll zu fertigen und den Einwendern zur Verfügung zu stellen, wurde abgelehnt.

Begründung:
Es gibt keine gesetzlichen Vorschriften, welche die Erstellung eines Wortprotokolls gebieteten. Vielmehr steht die Entscheidung darüber, ob ein Wortprotokoll oder eine andere Form der Protokollierung gewählt wird, im pflichtgemäßen Verfahrensermessen der Anhörungsbehörde.
Die Anhörungsbehörde übt dieses Ermessen hier im Sinne der Beschränkung auf eine zusammenfassende Protokollierung aus. Denn diese erscheint der Anhörungsbehörde im Hinblick auf den Zweck des Erörterungstermins, eine Vertiefung von vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen und eine Klärung offener Fragen zu ermöglichen, als ausreichend.

Diese Entscheidung ist nach § 44a VwGO nicht gesondert anfechtbar.

Antrag Nr. 07 - Dirk und Karin Weber um 13.18 Uhr

Die Einwender beantragen als private Betroffene die Einstellung der Planung und Aufgabe des Vertiefungsvorhabens wegen der nicht vorhandenen technischen und wirtschaftlichen Notwendigkeit. Die Kosten der Maßnahme und ihre weiteren Auswirkungen auf die deutschen Steuerzahler und die unkontrolliert wachsenden Risiken der Überschwemmungskatastrophen für die Anrainer stehen in keinem Verhältnis. Die technische und wirtschaftliche Notwendigkeit ist durch die tatsächlich festgestellten Tiefgänge der Bemessungsschiffsgröße Postpanmaxklasse überholt.

Begründung:
Die seit 2 Jahren abgelieferten und in Fahrt befindlichen Superpostpanmaxschiffe von 340 m Länge und 44 m Breite mit Konstruktionstiefgängen zwischen 14,50 m und 15,00 m befahren die Elbe nach Hamburg ohne Probleme auch vollgestellt bis zur Sichtobergrenze mit Containern. Ich verweise auf die Nachrichten für Seefahrer, Bekanntmachung der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes vom November 2007, wonach Hamburg unter Ausnutzung der Tide mit Tiefgängen zwischen 14,60 m Salzwasser bzw. 14,90 m Süßwasser sichergestellt ist (das Bemessungsschiff des Vorhabens hat einen Konstruktionstiefgang von 14,50 m). Die Tiefgänge der Superpostpanmaxschiffe von 2008 und 2009 lassen ein weiteres Beladen um durchschnittlich 2 m Tiefgang zu, werden aber nicht ausgenutzt. Mit der laufenden Ablieferung weiterer Superpostpanmaxschiffe nehmen deren genutzte Tiefgänge laufend ab. Die Superpostpanmaxschiffe verdrängen die mittleren Schiffe und finden nicht ausreichend Ladung. Des weiteren werden die gängigen 6 Südostasienrouten in Nordeuropa in Form einer Schleife bedient (Northern Loop), bei welchen Hamburg immer nur eine Zwischenstation zu anderen vor- und nachgeordneten Nordeuropahäfen zählt. In die-

ser Routenplanung tauchen regelmäßig auch die Häfen Antwerpen und Southampton auf. Southampton garantiert eine Wassertiefe von 12,60 m bei Niedrigwasser. Das bedeutet mit 1 m under-water-clearance, dass bei Niedrigwasser Southampton nur mit 11,60 m tiefgehenden Schiffe angelaufen werden kann. Logischerweise wird Southampton auch von tiefergehenden Schiffe tideabhängig erreicht.

Ein anderer Kontinentalhafen im Wettbewerb zu Hamburg, aber fast regelmäßig mit eingebunden in der Routenplanung, ist Antwerpen mit kritischen Wassertiefen an der Unterschelde zwischen 11,20 m und 11,90 m bei Niedrigwasser. Die laufenden Ausbaumaßnahmen der Unterschelde, beschlossen 2007, zielen auf den tideunabhängigen Zugang der Schiffe auf 13,10 m Tiefgang. Diesen ungefähr bietet die Elbe bereits seit 2 Jahren wie folgt: garantierte Wassertiefe bei Niedrigwasser bis Hamburg 13,90 m. Bei einer under-water-clearance von 1 m bedeutet das, dass Hamburg tideunabhängig erreichbar mit einem Tiefgang von 12,90 m (vgl. Ziel der Ausbaumaßnahmen Schelde 13,10 m) ist. Das ständig wachsende Kapazitätsangebot der Superpostpanmaxschiffe führt nicht zu einer Konzentration auf einen tiefen Hafen in Europa, sondern zu einer Verdrängung der Feederdienste und einer Ausweitung der anzulaufenden Häfen bei ständig geringeren Tiefgängen der Großschiffe. Dieser Trend entspricht den Feststellungen der ersten 4 Monate 2009. Die Reederei Maersk bedient neuerdings den Dienst zwischen Bremerhaven und Hamburg mit Superpostpanmaxschiffen von 350 m Länge bis 15,00 m Tiefgang, weil im Nahbereich für diese Schiffe zusätzlich Umsatz eingefahren wird, der unverhältnismäßig viel lukrativer ist als die defizitären Frachtraten auf der Hauptdistanz.

Bescheidung des Antrags:

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

Antrag Nr. 08 - Herr Hartwig Quast um 14.25 Uhr Uhr

Entgegen bisherigen Annahmen ist von einer Gefährdung von Obstkulturen und Böden bereits bei Salzgehalten von unter 0,5 g/l NaCl auszugehen. Holländischen Veröffentlichungen ist zu entnehmen (Maas 1985) dass Obstkulturen schon Schaden zeigen, wenn sie mit Wasser mit einem Salzgehalt unter 0,5 g/l NaCl bewässert bzw. beregnet werden. Beispielsweise werden Erdbeeren schon bei Salzgehalten von mehr als 0,27 g/l NaCl (EC < 0,7 dS/m) geschädigt.

Pflaumen reagieren sogar schon mit Blattverbrennungen, wenn das Beregnungswasser mehr als 0,18 g/l NaCl (EC < 0,5 dS/m) enthält. Zusätzlich gibt es holländische Erfahrungen, dass die Bodenstruktur leidet, wenn mit salzhaltigem Wasser beregnet bzw. bewässert wird. Obige Darstellungen sind bei der Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf eine Verschiebung der Brackwasserzone und Erhöhung der Salzgehalte im Fluss zu berücksichtigen.

Bescheidung des Antrags:

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

Antrag Nr. 09 - Karin und Jürgen Jessen um 17.07 Uhr

Die Einwender fordern einen Beweis, dass auf ihrem Geesthanggrundstück durch und nach der Fahrrinnenanpassung keine Hangrutschungen entstehen können. Eine Auskolkung des Elbgrundes in der Fahrrinne vor dem Grundstück muss ausgeschlossen sein.
Sie verweisen unter anderem auf den Bau des Oberfeuers, die Fließgeschwindigkeitserhöhung sowie erhöhte Sturmfluten.
Sie fordern den Beweis nach neuesten wissenschaftlichen Kenntnissen vor Baubeginn ein.

Bescheidung des Antrags:

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

Antrag Nr. 10 - Herr Walter Rademacher um 17.27 Uhr

Unter Hinweis auf den „Bericht der Bundesregierung über die nach der Flusskonferenz vom 15.09.2002 eingeleiteten Maßnahmen zur Verbesserung des vorbeugenden Hochwasserschutzes" S. 37/38, den Beschluss des Niedersächsischen Landtages vom 23.05.2005 sowie die RICHTLINIE 2007/60/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 23.10.2007 über die Bewertung und das Management von Hochwasserrisiken beantragt Herr Rademacher, die maßnahmebedingte Veränderung der Sturmflutscheitelwasserstände auf unverzerrter, aktueller und belastbarer Basis durch unabhängige Gutachter neu zu ermitteln und in nachvollziehbarer Form darzustellen.

Begründung:
Die Aussage der Planunterlagen H.1b Seite 65 „Die geplante Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe verändert bei hohen Sturmfluten mit hohem Oberwasserzufluss nicht das Hochwasserschutzniveau. Sie wird als hochwasserneutral bewertet" wird bezweifelt, weil die Kalibrierung des Systems zur Ermittlung der Sturmflutscheitelwasserstände auf Basis der Topografien von 1994 sowie 2002/03 erfolgt ist. Diese sind nicht vergleichbar, da zwischenzeitlich 1999 eine Vertiefung erfolgt ist, die das Gerinne geglättet hat. Erst durch Herabsetzung der Rauhigkeitsbeiwerte der Vorländer sind die beiden Topografien in Übereinstimmung gebracht worden.

Auf einem derart kalibrierten System können weder zutreffende Angaben für Sturmflutwasserstände noch für die Auswirkungen einer weiteren Vertiefung gemacht werden. Es ist vergleichbar einer Waage, deren Waagschale während der Eichung manipuliert wird.
Daneben ist die zugrunde gelegte Topografie von 2003 nicht mehr aktuell, sondern nachteilig verändert.
Es besteht die begründete Befürchtung, dass die Sturmflutscheitelwasserstände maßnahmebedingt stärker als um die in den Planunterlagen angegebenen 1-2 cm steigen werden. Damit ist die geplante Elbvertiefung mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht hochwasserneutral, sondern zehrt die die Sicherheit unserer Deiche auf. Dieser Zustand ist für die Menschen im Schutz dieser Deiche nicht hinnehmbar.

Bescheidung des Antrags:

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

Am 13. Mai 2009 wurden von den anwesenden Privateinwendern folgende Anträge gestellt:

Antrag Nr. 11 - Obstbauversuchsanstalt Jork, Herr Dr. Matthias Görgens um 11.58 Uhr

Die Obstbauversuchsanstalt beantragt eine schriftliche Ausfertigung des 3-Stufen-Plans, wie er von Herrn Osterwald dargestellt wurde. Vor allem interessieren dabei die Grundlagen und die aktuellen Ergebnisse der Besprechungen.
Weiterhin bittet die Obstbauversuchsanstalt, sie über aktuelle Entwicklungen zu informieren.

Bescheidung des Antrags:

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

Antrag Nr. 12 - Seglervereinigung TSV Otterndorf, Herr Arnulf Radecker um 12.52 Uhr

Die Seglervereinigung stellt den Antrag, dass sich der TdV maßgeblich an der Beseitigung dieser Sedimente über den sogenannten Schlickfond hinaus beteiligt.

Begründung:
Im Rahmen der erneuten Fahrrinnenanpassung der Elbe sollen gem. Angaben des TdV in der Medemrinne sowie vor dem Neufelder Watt Sedimentverklappungen in grö-

ßerem Ausmaß stattfindenn. Große Teile dieser Sedimente werden in die Otterndorfer Hafenzufahrt und in den Hafen selbst gelangen.

Bescheidung des Antrags:

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

Anträge Nr. 13, Nr. 49 und Nr. 66 - Peter Altenburg um 13.14 Uhr, Dirk und Karin Weber um 17.23 Uhr, Karin Hansen um 19.17 Uhr

Die Einwender beantragen, dass die Bundesrepublik Deutschland und/oder die Freie und Hansestadt Hamburg über einen Staatsvertrag die Garantie für die Bürger und Einwohner hinter dem Elbdeich übernehmen. Die Garantie hat sich auf die körperliche Unversehrtheit, den wirtschaftlichen Schaden und den wirtschaftlichen Ausgleich zu beziehen.
Der Staatsvertrag hat einzutreten, wenn es zum Deichbruch an der Elbe kommt. Bei einem Deichbruch sind die Freie und Hansestadt Hamburg und Bundesrepublik Deutschland in der Beweispflicht.

Begründung:
Nur durch solch eine Maßnahme kann eine Grundsicherung der Bewohner/Einwohner hinter dem Deich sichergestellt werden. Eine Absicherung der oben genannten Risiken ist zurzeit durch keinen Versicherungsträger möglich.

Bescheidung der Anträge:

Die Anträge sind derzeit noch nicht entscheidungsreif. Über sie wird im weiteren Verfahren entschieden.

Antrag Nr. 14 - Herr Jürgen Schütt um 13.20 Uhr

Herr Schütt stellt den Antrag, dass er auf seine Einwendungen hin und die dort dargestellten Probleme ein persönliches Antwortschreiben erhält.

Bescheidung des Antrags:

Der Antrag wird abgelehnt.

Begründung:
Nach dem Bundeswasserstraßengesetz in Verbindung mit dem Verwaltungsverfahrensgesetz des Bundes entscheidet die Planfeststellungsbehörde im Planfeststellungsbeschluss über die erhobenen Einwendungen. Der Planfeststellungsbeschluss ist

u. a. denjenigen zuzustellen, über deren Einwendungen entschieden worden ist. Sind außer an den Träger des Vorhabens mehr als 50 Zustellungen vorzunehmen, so können diese Zustellungen durch öffentliche Bekanntmachung ersetzt werden (§ 74 Abs. 5 VwVfG). Die öffentliche Bekanntmachung wird dadurch bewirkt, dass der verfügende Teil des Planfeststellungsbeschlusses, die Rechtsbehelfsbelehrung und ein Hinweis auf die Auslegung des Planfeststellungsbeschlusses einschl. der festgestellten Planunterlagen im amtlichen Veröffentlichungsblatt der zuständigen Behörde und außerdem in örtlichen Tageszeitungen bekannt gemacht werden, die in dem Bereich verbreitet sind, in dem sich das Vorhaben voraussichtlich auswirken wird.
Insoweit sehen die einschlägigen Rechtsvorschriften eine Beantwortung von Einwendungen durch ein persönliches Schreiben nicht vor.

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

Antrag Nr. 15 - Herbert und Ilse Bruns um 13.21 Uhr

Herr und Frau Bruns stellen den Antrag, dass sie auf ihre Einwendungen hin und die dort dargestellten Probleme ein persönliches Antwortschreiben erhalten.

Bescheidung des Antrags:

Der Antrag wird abgelehnt.

Begründung:
Nach dem Bundeswasserstraßengesetz in Verbindung mit dem Verwaltungsverfahrensgesetz des Bundes entscheidet die Planfeststellungsbehörde im Planfeststellungsbeschluss über die erhobenen Einwendungen. Der Planfeststellungsbeschluss ist u. a. denjenigen zuzustellen, über deren Einwendungen entschieden worden ist. Sind außer an den Träger des Vorhabens mehr als 50 Zustellungen vorzunehmen, so können diese Zustellungen durch öffentliche Bekanntmachung ersetzt werden (§ 74 Abs. 5 VwVfG). Die öffentliche Bekanntmachung wird dadurch bewirkt, dass der verfügende Teil des Planfeststellungsbeschlusses, die Rechtsbehelfsbelehrung und ein Hinweis auf die Auslegung des Planfeststellungsbeschlusses einschl. der festgestellten Planunterlagen im amtlichen Veröffentlichungsblatt der zuständigen Behörde und außerdem in örtlichen Tageszeitungen bekannt gemacht werden, die in dem Bereich verbreitet sind, in dem sich das Vorhaben voraussichtlich auswirken wird.
Insoweit sehen die einschlägigen Rechtsvorschriften eine Beantwortung von Einwendungen durch ein persönliches Schreiben nicht vor.

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

Anträge Nr. 16 bis Nr. 22, Nr. 24, Nr. 25, Nr. 27

Klaus Rieper, Johann Rieper, Peter Rieper GbR, Claus Rieper, Inge Rieper und die Eigentümergemeinschaft Mojenhörn um 13.30 Uhr

Die Einwender beantragen die Beweissicherung für mehrere Grundstücke in Jork, Buxtehude und Grünendeich. Es sollen der Grundwasserspiegel, der Salzgehalt und die statische Lage dokumentiert werden.

Bescheidung des Antrags:

Die Anträge sind derzeit noch nicht entscheidungsreif. Über sie wird im weiteren Verfahren entschieden.

Antrag Nr. 23 - Interessengemeinschaft Schlengelbau, Herr Johann H. Rieper

Die Interessengemeinschaft Schlengelbau beantrgat die Beweissicherung für die Schlengelanlage in der Lühe, 21635 Jork.
Der normale Hoch- und Niedrigwasserspiegel, die Schwellhöhen bei der in den Planungsunterlagen genannten Fahrtgeschwindigkeit der Schiffe, der Salzgehalt an den Dalbenfüßen, die statische Lage der Deichfußbefestigungen und der Lühe-Querschnitt im Bereich der Anlage sind zu dokumentieren.

Bescheidung des Antrags:

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

Antrag Nr. 26 - Obstbauversuchsanstalt Jork, Herr Dr. Dirk Köpcke um 16.00 Uhr

Die Obstbauversuchsanstalt beantragt zur Beweissicherung eine regelmäßige Beprobung der Wasserqualität an für das gesamte Obstbaugebiet repräsentativen Wasserentnahmestellen der Obstbauern sowie der zuführenden Wettern und Fleete, um damit u. a. die dortige Gesamtsalzbelastung, die maßgeblich durch den Salzgehalt des Elbwassers beeinflusst wird, zu bestimmen. Diese Messungen müssn bereits deutlich vor dem Baubeginn, aber auch während und nach dem Ausbau durchgeführt werden. Neben der Leitfhigkeit sind explizit auch der Natrium- und Chlorid- sowie der Eisengehalt und der pH-Wert zu bestimmen.
Dabei ist als Grenzwert der von der FAO empfohlene Natrium- und Chloridgehalt von 3 mmol/l für empfindliche Kulturen, was einen NaCl-Gehalt von rund 0,2 g/l entspricht,

Bescheidung des Antrags:

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

Anträge Nr. 27 und Nr. 28 - Sabine und Manfred Kriett um 15.30 Uhr

Die Einwender beantragen die Beweissicherung für ihre Grundstücke in Steinkirchen und Grünendeich. Es sind der Grundwasserspiegel, der Salzgehalt und die statische Lage zu dokumentieren.

Bescheidung des Antrags:

Die Anträge sind derzeit noch nicht entscheidungsreif. Über sie wird im weiteren Verfahren entschieden.

Anträge Nr. 29, Nr. 34 und Nr. 35 - Frau Inge Massow-Oltermann um 15.34 Uhr

Frau Massow-Oltermann stellt die Anträge, eine weitere Elbvertiefung abzulehnen und den Antrag des TdV unverzüglich negativ zu bescheiden, weil

- es für Privatpersonen keine Möglichkeit gibt, eine Versicherung gegen Sturmflutschäden abzuschließen; im Falle einer Sturmflut ist die Einwenderin alleinige Risikoträgerin; ihr Grundstück und Wohnhaus befinden sich im Lühebogen, in 250 m Entfernung zur Fahrrinne; durch eine weitere Elbvertiefung sieht die Einwenderin eine Gefahrenerhöhung für eine lebens- und existenzbedrohende Sturmflut;
- mit dem Planfeststellungsbeschluss von 1999 eine weitere Elbvertiefung ausgeschlossen wurde. Frau Massow-Oltermann fordert, dieser Vorgabe zu folgen. Durch die Teilaufhöhung der Medemrinne (Droselstrecke) kann eine strukturelle Veränderung nicht erreicht werden, die den Flussbettabtrag von 39,5 Mio. m^3 kompensiert.

Bescheidung des Antrags:

Die Anträge sind derzeit noch nicht entscheidungsreif. Über sie wird im weiteren Verfahren entschieden.

Anträge Nr. 30 bis Nr. 33 und Nr. 36 - Frau Inge Massow-Oltermann um 15.35 Uhr

Frau Massow-Oltermann stellt mehrere Anträge, das Planfeststellungsverfahren sofort einzustellen, denn

- im Planfeststellungsbeschluss von 1999 war ein Beobachtungszeitraum bis 2014 vorgegeben;

- die Planunterlagen, die jetzt als Entscheidungsgrundlage dienen sollen, sind veraltet; infolge natürlicher Prozesse und diverser Elbvertiefungen sind erhebliche Veränderungen eingetreten, so dass die Planungsgrundlagen nicht mehr den tatsächlichen Gegebenheiten entsprechen;
- die Einwenderin kann eine Wertminderung ihrer Immobilien, welche sich aus der erhöhten Gefährdung ihres Eigentums durch Überschwemmungsgefahr ergibt, nicht akzeptieren;
- es wurden keine Standfestigkeitsuntersuchungen bezüglich des Lühesperrwerks und der Deiche in dem Bereich Grünendeich/Lühe vorgelegt; während der Sturmflut 1976 ist eine Unterspülung/Grundbruch dort nur knapp unterblieben;
- es wurde nicht berücksichtigt, dass infolge der Klimaveränderung mit höheren Wasserständen zu rechnen ist.

Bescheidung des Antrags:

Die Anträge werden abgelehnt.

Begründung:
Die Anträge auf "Einstellung des Planfeststellungsverfahrens" sind nicht zulässig, da weder das Bundeswasserstraßengesetz noch des Verwaltungsverfahrensgesetz des Bundes eine Einstellung eines Planfeststellungsverfahrens gegen den Willen des Trägers des Vorhabens vorsehen.
Selbst wenn man die Anträge der Antragstellerin dahingehend werten würde, dass diese sich auf eine Versagung der beantragten Planfeststellung richten, könnten diese als solche aber keinen Erfolg haben,

- weil der Einwand, dass im Planfeststellungsbeschluss von 1999 ein "Beobachtungszeitraum" bis 2014 vorgesehen sei, rechtlich kein Hinderungsgrund dafür darstellen würde, schon vor Ablauf dieses Zeitraums einen neuerlichen Ausbau zuzulassen,
- weil selbst dann, wenn die entsprechenden Planunterlagen tatsächlich veraltet sein sollten, dies kein Verfahrenshindernis darstellen würde, das nicht behebbar wäre, sondern weil einem derartigen Mangel, soweit er denn tatsächlich vorläge, durch Aktualisierung und ggf. erforderliche Nachholung von Verfahrensschritten nach Einbeziehung der aktualisierten Unterlagen abgeholfen werden könnte,
- weil bloße Wertminderungen von Immobilien ebenfalls keinen generellen Hinderungsgrund für die Zulassung des Vorhabens darstellen würden, zumal nach der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts hoheitlich bewirkte Minderungen des Marktwertes eines Vermögensgutes in der Regel nicht den Schutz des Eigentumsrechts tangieren und dies insbesondere auch für Wertverluste an einem Grundstück gilt, die durch behördliche Zulassung eines Vorhabens in der Nachbarschaft eintreten,

  vgl. BVerfG, Beschluss vom 24.01.2007 - 1 BvR 382/05 -, BRS 71 Nr. 74 unter Hinweis auf den Beschluss vom 26.06.2002, 1 BvR 558/91,

BVerfGE 105, S.252, 277; siehe auch VGH München, Urteil vom 17.07.2009 - 22 A 09.40012 -, zit. n. juris;

- weil selbst dann, wenn die Planunterlagen keine Standfestigkeitsuntersuchungen bezüglich des Lühesperrwerks und der Deiche in dem Bereich Grünendeich/Lühe beinhalten würden oder bei den Untersuchungen zu möglichen Wasserstandserhöhungen künftig eintretende Klimaveränderungen nicht berücksichtigt worden wären, diese Mängel - soweit es sich tatsächlich um solche handeln würde - ggf. durch Nachuntersuchungen behoben werden könnten.

Soweit die Antragstellerin sinngemäß meint, dass die gegen das Vorhaben sprechenden Belange überwiegten bzw. so schwerwiegend seien, dass es geboten wäre, den Antrag des Trägers des Vorhabens abzulehnen, so müsste am Ende des Verfahrens der Planfeststellungsantrag mit Erlass eines Versagungsbeschlusses zurückgewiesen werden. Diese Entscheidung bleibt aber der das Verfahren abschließenden Gesamtabwägung vorbehalten.

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

Antrag Nr. 37 - Campingplatz Stover Strand International Kloodt oHG, Herr Norbert Kloodt um 15.42 Uhr

Herr Kloodt beantragt, die als Anlage beigefügten Einwendungen und die dort enthaltenen Forderungen z berücksichtigen. Zudem bittet er um eine Beweissicherung der vorhandenen Situation vor der Elbvertiefung zu sämtlichen Hafenanlagen, Campingplatz- und Freizeitflächen. Die durch die letzte und künftige Vertiefung der Elbe entstehenden Auswirkungen und ihre Folgen sind auszugleichen. Herr Kloodt beantragt weiter die Gleichbehandlung mit den Deichverbänden und den Häfen des Elbefonds.
Weiter beangtragt er,

1. die Aufhöhung des Vordeichsgeländes um 1 m,
2. die Verkleinerung der Hafeneinfahrt zum Campingplatz,
3. die Ausbaggerung des Hafens, soweit sie sich aus den Maßnahmen der Elbvertiefung ergeben,
4. die Aufschüttung der Autostellplätze und
5. die Erweiterung der Deckwerke des Hafens bis unter die künftigen niedrigsten Wasserstände.

Bescheidung des Antrags:

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

Antrag Nr. 38 - Altländer Yachtclub Jork, Herr Klaus Wehrt um 15.55 Uhr

Der AYC beantragt, dass die Befahrbarkeit der Hahnöfer Nebenelbe durch wasserbauliche Maßnahmen nach einer erfolgten Fahrrinnenanpassung langfristig gesichert wird. Der Ostteil der Hahnöfer Nebenelbe droht zunehmend schnell zu verlanden. Dieser Prozeß bleibt nicht ohne nachteiligeFolgen für den ganzen Stromabschnitt.

Begründung:
Der Ausbau der Begegnungsstrecke mit der Verbreiterung und der Vertiefung des Fahrwassers, der Bedarf der hohen jährlichen Unterhaltungsbaggerungen, der Betrieb mit Schiffsbegegnungen, der einlaufend außermittige, nach Süden versetzte Verkehr sowie die Ufervorspülung Wisch führen während und auch nach den Baumaßnahmen zum Eintrag aller Qualitäten schweb- und transportfähiger Stoffe in das Wasser der Elbe. Der Westeingang der Nebenelbe grenzt an die Begegnungsstrecke. In diesem Bereich ist die zu erwartende Menge an Partikeln im Wasser besonders groß. Hanskalbsand stößt mit seinem westlichen Ende flutstromteilend an das Fahrwasser und lenkt einen Teil der durch die Lühekurve genau auf seine Spitze getragenen auflaufenden Wasser in die Hahnöfer Nebenelbe. Dort können und werden sich die Schwebstoffe absetzen.
Hinzu kommt, dass der Ostteil der Hahnöfer Nebenelbe gemäß den Prognosen der Planfeststellung durch die Baumaßnahmen zunehmend schnell verlanden wird. In der verbreiterten und vertieften Hauptelbe läuft zukünftig mehr Wasser als bislang und die 10 km lange Nebenelbe wird als Folge davon weniger durchströmt. Eine Flutwelle durch die Nebenelbe trifft am Mühlenberger Loch auf bereits gestiegenen Wasserstand und verlangsamt sich. Die Sedimentation setzt ein.
Die Ufervorspülung Wisch hat ebenfalls hydrologische Folgen durch die Einengung der Westmündung mit einer Minderung von Strömungsmenge und Strömungsgeschwindigkeit, was wiederum Sedimentationsprozesse begünstigt.
Auf lange Sicht wird sich der Ostausgang der Nebenelbe ohne den Einsatz entgegenwirkender Maßnahmen zunehmend schnell verschließen, und das bleibt nicht ohne Konsequenzen für die übrigen Abschnitte.
Verlandungsprozesse der Hahnöfer Nebenelbe bestehen bereits, nicht zuletzt hervorgerufen durch vorangegangene Baumaßnahmen. Die nunmehr geplanten erheblichen Eingriffe in unmittelbarer Nähe und in ganzer Länge parallel zur Nebenelbe werden Folgen haben, werden die Befahrbarkeit gefährden und langfristig den Flußarm verlanden lassen. Der Vorhabensträger muß seiner Verantwortung für den Erhalt der Hahnöfer Nebenelbe auch über einen Zeitraum von 10 bis 20 Jahren gerecht werden.

Bescheidung des Antrags:

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

Antrag Nr. 39 - Altländer Yachtclub Jork, Herr Klaus Wehrt um 15.55 Uhr

Der AYC beantragt die Anerkennung der Betroffenheit des AYC durch eine vermehrte Verschlickung des Yachthafens Neuenschleuse als Folge einer weiteren Fahrrinnenanpassung. Die Befahrbarkeit des Neuenschleuser Hafens wird gemindert. Der Verein wird höhere als die bisherigen Baggerkosten aufbringen müssen.

Begründung:
Der Ausbau der Begegnungsstrecke mit der Vertiefung des Fahrwassers und der Verbreiterung zu Lasten der südlichen Uferzone sowie die als nicht lagestabil konzipierte Ufervorspülung Wisch führen zu nachhaltigen Veränderungen der hydrologischen Verhältnisse in der Hahnöfer Nebenelbe, die eine zunehmende Sedimentation aller vorhandenen Schwebstoffe erwarten lassen.
Die Planfestellungsunterlagen enthalten für den westlichen Teil der Hahnöfer Nebenelbe keine nachvollziehbare Prognose bezüglich der Verschlickung. Abgesehen von einem Querstromvergleich im Abschnitt H1c findet sich zur Thematik lediglich die Behauptung (Zitat): „Oberhalb von Wedel vermindert sich der flutstromorientierte Schwebstoffstrom und es kommt auch zu einer Reduktion des Eintrages in die Hahnöfer Nebenelbe."
Die Planfeststellung sieht an anderer Stelle durchaus Veränderungen, die die Nebenelbe betreffen:

- „Zwischen dem Lühesand und dem Hanskalbsand ergibt sich in der Fahrrinne eine annähernd, ausbaubedingte Zunahme der Netto-Transportmengen suspendierter Sedimente von maximal 6oo kg/m und in Teilabschnitten von 1000 kg/m" (Zitat aus H1c),
- „Der Nettogeschiebetransport stromauf wird sich bis Lühesand und Hanskalbsand um bis zu 10% verstärken." (Zitat aus H2b),
- „Parallel zur Begegnungsstrecke wird es in der Hahnöfer Nebenelbe und im Mühlenberger Loch in einzelnen flachen Bereichen - vor allem in der Ausgleichsrinne - zu signifikanten Zunahmen der laufenden Sedimentationsprozesse kommen" (Zitat H1 c).

Nach der Prognose der Bundesanstalt für Wasserbau wird es eine signifikante Zunahme der Suspensionskonzentration im Ostabschnitt der Hahnöfer Nebenelbe geben.
In der 10 km langen Nebenelbe läuft die Flutwelle langsamer voran als in der tiefen Hauptelbe. Am Mühlenberger Loch ist der Flutstrom durch die Hauptelbe angekommen. Der Flutstrom der Nebenelbe trifft auf einen bereits gestiegenen Wasserspiegel und verlangsamt sich. Bei Ebbe läuft das meiste Wasser über den Hauptstrom ab (vgl. Planfeststellungsunterlagen).
Der AYC erwartet durch die Fahrrinnenanpassung und insbesondere durch den Ausbau der in unmittelbarer Nähe befindlichen Begegnungsstrecke eine zunehmend rasche Verlandung der östlichen Nebenelbe. Auf lange Sicht wird sich der Ostausgang der Nebenelbe verschließen. Die Folge ist eine Abnahme der Strömung und eine vermehrte Sedimentation in allen ruhigen Gewässerzonen. Langfristig werden die bereits bestehenden Verlandungsprozesse, die auch durch vorausgegangene Baumaßnah-

men verursacht wurden, noch einmal beschleunigt. Der Vorhabensträger sieht voraus, dass die östliche Nebenelbe rascher verlanden wird. Für den westlichen Teil soll das keine Konsequenzen haben. Das ist keine glaubwürdige Position.

Bescheidung des Antrags:

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

Antrag Nr. 40 - Altländer Yachtclub Jork, Herr Klaus Wehrt um 15.56 Uhr

Der AYC beantragt die Anerkennung von Betroffenheit und die Übernahme zu erwartender Aufwendungen durch einen vermehrten Sandanteil im Sediment des Yachthafens Neuenschleuse als Folge einer weiteren Fahrrinnenanpassung.
Die Verdichtung der Hafensohle durch Sand beeinträchtigt die Sicherheit des Hafens für den Betrieb mit Kielschiffen. Bei Niedrigwasser kippen Kielschiffe auf die Seite und nehmen Schaden. Bei Schwell können Kielschiffe bei entsprechendem Wasserstand auf der harten Sohle aufsetzen und Kiel, Schiff und Ruder können beschädigt werden.
Die Unterhaltungsbaggerarbeiten gestalten sich aufwendiger.
Das Konzept der bestehenden Spundwände bedarf der Überarbeitung.

Begründung:
Beim Ausbau der Begegnungsstrecke sind umfangreiche Baggerarbeiten erforderlich - 4,5 Mio. m³. Für die Unterhaltung der Begegnungsstrecke sind jährlich 30% der Gesamtbaggermenge der Elbe prognostiziert. Diese Arbeiten setzen große Mengen an verschieden körnigen Sanden frei, die im Wasser verwirbeln und fortgetragen werden. Zusätzlich sind die frisch geschaffenen Ufer und die Sohle zunächst nicht stabil. Die Abbrüche aus diesen Bereichen vergrößern die Transportmengen. Der Fluss bewegt im Tidestrom diese Sande zusammen mit allen anderen Schwebstoffen. Der Westeingang der Hahnöfer Nebenelbe grenzt an die Begegnungsstrecke. In diesem Bereich ist die zu erwartende Menge an im Wasser befindlichen Partikeln besonders groß. Hanskalbsand stößt mit seinem westlichen Ende flutstromteilend an das Fahrwasser. Die Lühekurve bewirkt, dass bei auflaufendem Wasser der Hauptflutstrom an der niedersächsischen Elbseite verläuft. All diese Gegebenheiten werden zwangsläufig dazu führen, dass ein Teil der in Bewegung geratenen Partikel bei Flut in die Hahnhöfer Nebenelbe eingespült wird und sich hier absetzt, im sich wiederholenden Rhythmus der Tide
Bei der Schaffung der Ufervorspülung Wisch werden zusätzliche Sande verwirbeln
und in die Nebenelbe eingetrieben werden.
Die Ufervorspülung Wisch soll die hydrologischen Bedingungen an der westlichen Nebenelbe dahingehend beeinflussen, dass der durch die Lühekurve hier auftreffende Flutstrom gemindert wird und zum Hauptfahrwasser abgelenkt wird. Das mag kurzfristig wie geplant gelingen. Langfristig muß aber in Betracht gezogen werden, dass der Fluss die als nicht lagestabil konzipierte Ufervorspülung abtransportiert und zum Teil in die Hahnöfer Nebenelbe einträgt.

Der AYC erwartet, dass Sande im Neuenschleuser Hafen sedimentieren, dass sich die Hafensohle verdichtet und dass die Kielschiffe ihre bisherige Lagestabilität bei Niedrigwasser verlieren können.

Bescheidung des Antrags:

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

Antrag Nr. 41 - Altländer Yachtclub Jork, Herr Klaus Wehrt um 15.57 Uhr

Der AYC stellt den Antrag auf weitere Nutzung der Slipanlage im bisherigen Umfang auch nach einer weiteren Eibvertiefung.
Bedingt durch das zu erwartende, weitere Absinken des MTnw und des Tnwmax wird die Funktionalität bzw. Nutzungsmöglichkeit der bestehenden Slipanlage wesentlich eingeschränkt. Sie muss deshalb weiter und damit tiefer in die Nebenelbe geführt werden, um die Nutzung weiterhin zu gewährleisten. Der AYC fordert eine Wiederherstellung der Nutzungsmöglichkeit der Slipanlage auch bei weiterem Absinken des MTnw und des Tnwmax. Die Übernahme der Baukosten durch den TdV wird gefordert.

Begründung:
Im Laufe der letzten 35 Jahre ist am Pegel St. Pauli (maßgeblich auch für den Yachthafen des AYC) das MTnw um ca. 50 cm gefallen, (entnommen: Bericht Nr. 2 zur Beweissicherung 2002 - Version 3.0). Der Verlauf der Veränderung verläuft praktisch parallel zu den Schritten der zwischenzeitlich stattgefundenen Elbvertiefungen von 1974/1978 auf 13,5 m und 1998/1999 auf 15,0 m. Ein weiteres Absinken des MTnw und des Tnwmax ist zu erwarten.
Die Slipanlage ist bei weiter absinkendem MTnw bzw. Tnwmax zu kurz, um einen ausreichenden Slipverkehr zu gewährleisten.

Bescheidung des Antrags:

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

Antrag Nr. 42 - Altländer Yachtclub Jork, Herr Klaus Wehrt um 15.58 Uhr

Der AYC stellt den antrag auf uneingeschränkte Verfügbarkeit und Nutzung über den landseitigen Teil des Hafens Neuenschleuse auch nach der nächsten Eibvertiefung.
Bedingt durch das zu erwartende weitere Ansteigen des MThw und des Thwmax (Sturmflut) wird die Nutzungsmöglichkeit der bestehenden landseitigen Hafenanlage (außendeichs) wesentlich häufiger überschwemmt und damit eingeschränkt bzw. unmöglich gemacht.

Der AYC fordert eine Wiederherstellung der Nutzungsmöglichkeit der landseitigen Hafenanlage auch bei weiterem Ansteigen des MThw und des Thwmax (Sturmflut).
Der Bereich der Zuwegung zu den Steganlagen sowie die gesamten Begehungs- und Parkflächen im Außendeichbezirk muss dementsprechend angehoben werden.
Die Aufwendungen dafür gehen zu Lasten des Verursachers.
Der Verein beantragt eine nachhaltige Beweissicherung für den Bereich des Hafens Neuenschleuse.

Begründung:
Im Laufe der letzten 35 Jahre ist am Pegel St. Pauli (maßgeblich auch für den Yachthafen des AYC) das MThw um ca. 25 - 30 cm gestiegen (entnommen: Bericht Nr. 2 zur Beweissicherung 2002 - Version 3.0).
Der Verlauf der Veränderung verläuft praktisch parallel zu den Schritten der zwischenzeitlich stattgefundenen Elbvertiefungen von 1974/1978 auf 13,5 m und 1998/1999 auf 15,0 m. Ein weiteres Ansteigen des MThw und des Thwmax ist zu erwarten.
Das gesamte Niveau der landseitigen Hafenanlage (außendeichs) wird zukünftig - durch die Elbvertiefung - bei noch weiter ansteigendem MThw bzw. Thwmax häufiger als bisher überschwemmt, und in der Nutzung weniger verfügbar sein.
Das betrifft die Zuwegung zu den Steganlagen sowie die gesamten Begehungs- und Parkflächen im Außendeichbezirk.

Bescheidung des Antrags:

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

Antrag Nr. 43 - Altländer Yachtclub Jork, Herr Klaus Wehrt um 15.59 Uhr

Der AYC stellt den Antrag auf weitere Nutzungsmöglichkeit bzw. Befahrbarkeit des Yachthafens Neuenschleuse auch bei weiterem Absinken des Mtnw und des Tnwmax nach einer erneuten Elbvertiefung.
Bedingt durch das zu erwartende weitere Absinken des MTnw und des Tnw_{max} wird die Nutzungsmöglichkeit bzw. Befahrbarkeit des Yachthafens durch Sportboote wesentlich eingeschränkt.
Die Yachthafensohle muss dem weiter absinkenden MTnw bzw. Tnw_{max} durch tieferes Ausbaggern angepasst werden. Als Folgen einer solchen notwendigen Vertiefung werden die erforderliche Gründungstiefe der Spundwände und Dalben sowie der Steinpackung der Böschung beeinflusst.
Die Steinpackung muss nach unten verlängert werden. Ferner muss die Statik der Spundwände und der Dalben aus Sicherheitsgründen überprüft werden. Letztere müssen gegebenenfalls tiefer gerammt und nach oben verlängert werden.
Der AYC fordert eine Wiederherstellung der Nutzungsmöglichkeit bzw. Befahrbarkeit des Hafens auch bei weiterem Absinken des MTnw und des Tnw_{max}.

Dem Verursacherprinzip entsprechend, sind die Kosten dafür vom TdV zu tragen.

Begründung:
Im Laufe der letzten 35 Jahre ist am Pegel St. Pauli (maßgeblich auch für den Yachthafen des AYC) das MTnw um ca. 50 cm gefallen (entnommen: Bericht Nr. 2 zur Beweissicherung 2002 - Version 3.0).
Der Verlauf der Veränderung verläuft praktisch parallel zu den Schritten der zwischenzeitlich stattgefundenen Elbvertiefungen von 1974/1978 auf 13,5 m und 1998/1999 auf 15,0 m. Ein weiteres Absinken des MTnw und des Tnw_{max} ist zu erwarten.
Die Yachthafensohle muss dem weiter absinkenden MTnw bzw. Tnw_{max} durch tieferes Ausbaggern angepasst werden.

Bescheidung des Antrags:

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

Antrag Nr. 44 - Altländer Yachtclub Jork, Herr Klaus Wehrt um 16.00 Uhr

Der AYC stellt den Antrag auf Sicherung der Schwimmenden Anlage durch Verlängerung der Dalben und der Führungs- bzw Halteschienen an der Spundwand mit einer weiteren Eibvertiefung.
Bedingt durch das zu erwartende weitere Ansteigen des Thw_{max} (Sturmflut) reicht die Höhe der Dalben und der installierten Führungs- bzw. Halteschienen für die schwimmende Anlage nicht mehr aus.
Eine weitere Verlängerung der Dalben und der Führungs- bzw. Halteschienen mit gleichzeitiger Überprüfung der Statik wird bei weiterem Anstieg der Wasserstände notwendig.
Die Überprüfung und die erforderlich werdende Verlängerung sind vom TdV zu übernehmen.

Begründung:
Im Laufe der letzten 35 Jahre ist am Pegel St. Pauli (maßgeblich auch für den Yachthafen des AYC) das MThw um ca. 25 - 30 cm gestiegen (entnommen: Bericht Nr. 2 zur Beweissicherung 2002 - Version 3.0). Thw_{max} (Sturmflut) ist in diesem Zeitraum ebenfalls angestiegen und ein weiterer Anstieg durch die geplante Elbvertiefung ist zu erwarten.
Die Dalben und die Führungs- bzw. Halteschienen, die zur Halterung und Fixierung der gesamten schwimmenden Steganlage dienen, wurden beim Bau des Hafens in den Jahren 1970/1972 in einer Höhe vorgesehen, wie sie seinerzeit vom WSA für erforderlich und ausreichend angesehen wurden.
In der Zwischenzeit mussten die Dalben schon zweimal an die sich ändernden Bedingungen der Wasserstände bei Sturmfluten angepasst werden, indem sie jeweils um 1,0 m verlängert wurden. Bei höher auflaufendem Thw_{max} wird die gesamte Anlage mit

Booten ungesichert auftreiben und schwere Beschädigungen erleiden bzw. als Schifffahrtshindernis in die Elbe treiben und die Großschifffahrt gefährden.
Eine weitere Verlängerung der Dalben und die Führungs- bzw Halteschienen mit gleichzeitiger Überprüfung der Statik ist unvermeidbar.

Bescheidung des Antrags:

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

Antrag Nr. 45 - Altländer Yachtclub Jork, Herr Klaus Wehrt um 16.01 Uhr

Der AYC beantragt die Beseitigung von Rostschäden an den Dalben und der Spundwand, die durch salzhaltigeres Wasser nach der Eibvertiefung entstehen.
Die Spundwand und die Dalben im Hafen Neuenschleuse sind mit der Eibvertiefung einem zunehmenden Verrostungsprozess durch salzhaltigeres Wasser ausgesetzt. Es ist dem Verein nicht möglicht, die durch die häufigere und stärkere Salzwasserbenetzung erforderlichen Reparaturen an der Spundwand und den Dalben in Neuenschleuse durchzuführen.
Der Verein beantragt die Aufnahme einer langfristigen Beweissicherung speziell für den Hafen Neuenschleuse sowie die Festschreibungen dieser Verpflichtungen in der Planfeststellung.

Begründung:
Mit der Elbvertiefung nimmt die Strömungsgeschwindigkeit durchweg zu. Salzhaltigeres Wasser wird den Strom weiter hinauf transportiert und erreicht dann Regionen, die für den Hafen Neuenschleuse bedeutungsvoll sind. Nach allgemeiner Kenntnis bewegt sich salzhaltiges Wasser eher auf der Sohle des Fahrwassers. In der Nähe des Hafens Neuenschleuse kommt es aber durch den dort vom TdV angestrebten Begegnungsverkehr zu einer bis zur Vertiefung/Verbreiterung nicht dagewesenen Verwirbelung des vertieften und verbreiterten Wassers, so dass dann salzhaltiges Wasser aus der Fahrwassertiefe über die nahe Hahnöfer Nebenelbe in den Hafen Neuenschleuse eindringt.
Diese besondere Belastung des Hafens wurde in den Messungen und Auswertungen des TdV nicht berücksichtigt.

Bescheidung des Antrags:

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

Antrag Nr. 46 - Altländer Yachtclub Jork, Herr Klaus Wehrt um 16.02 Uhr

Der AYC beantragt die regelmäßige Beseitigung der Verschlickung/Versandung in der Lühe, soweit sie sich aus der nächsten Elbvertiefung ergibt. Es wird ein Hilfsfonds gefordert, ähnlich dem für die Sportboothäfen - ersatzweise eine entsprechende Dotierung der Mittel des WSA.
Des Weiteren beantragt der Verein eine langfristige Beweissicherung über die Verschlickung und Versandung der Lühe.

Begründung:
Es ist unstreitig, dass eine weitere Elbvertiefung eine zunehmende Verschlickung und Versandung der Lühe bewirkt.
Eine Reihe von Vereinsmitgliedern nutzt die Lühe im langjährigen Gebrauch als Liegeplatz für ihre Boote. Die Nutzbarkeit der Liegeplätze, wie insgesamt die Lühe als Verkehrsfluss, wird durch die Verschlickung/Versandung und durch das tiefer gehende MTnw als Folge der Elbvertiefung eingeschränkt.
Der TdV hat eine Abwägung der Interessen des Wassertourismus auf der Lühe mit denen der Containerschifffahrt mit 14,5 m Tiefgang nicht vorgenommen. Das darf nicht zu Lasten der Kleinschifffahrt auf der Lühe gehen.

Bescheidung des Antrags:

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

Antrag Nr. 47 - Altländer Yachtclub Jork, Herr Klaus Wehrt um 16.02 Uhr

Antrag des AYC auf Einbindung der mit der nächsten Elbvertiefung benötigten, zusätzlichen Verkehrslenkung in das Planfeststellungsverfahren

Der AYC beantragt im Einzelnen:

- die Angabe einer Richtgeschwindigkeit für die Schiffahrt nicht als Fahrt über Grund, sondern als Fahrt durch das Wasser. Die Angabe Fahrt über Grund ist unter den angestrebten Zielen völlig irrelevant. Unter den Aspekten des schiffsinduzierten Schwells verursacht die vorgegeben Fahrt über Grund bei entgegenkommendem Strom einen überhöhten Schwell und bei mitlaufendem Strom einen eher „zu geringen". Beides ist nicht zielführend.
- die Schaffung der Durchführung von einwandfreien Bußgeldverfahren. Heute wird ein Bußgeldverfahren (zum Beispiel Schwellverursachung) wegen des nicht feststellbaren Verursachers niedergeschlagen, wenn eines der beiden im Verursacherbereich befindlichen Schiffe zum Beispiel eine Länge von 350 m aufweist und das andere zum Beispiel die Lühe-Schulau-Fähre ist.
- Einrichtung und Dotierung eines Schwellfonds aus den Mitteln des TdV, aus dem Schäden an Anlagen und Booten von Sportboothäfen beglichen werden, wenn

zwar der Schaden aus schiffsinduziertem Schwell festgestellt wird, aber nicht der Verursacher.

- Schaffung und Betreibung eines Verkehrsleitsystems auf der Elbe, ähnlich dem Aufbau und den Richtlinien der Luftfahrt. Kurse, Geschwindigkeit, Zeiten der relevanten Schiffe werden von der einzurichtenden Elb-Verkehrsleitung vorgegeben, vergleichbar der Luft-Verkehrsleitung.

Begründung:
Das Planfeststellungsverfahren behandelt die Fahrrinnenanpassung der Elbe. Das ist die Hart-Ware-Komponente des Zielvorhabens, die eine Seite.
Die Soft-Ware-Komponente des Vorhabens, also das Befahren der Elbe mit den Zielschiffen und das Einbinden dieser Zielschiffe in den vorhandenen Verkehrsfluss und in die vorhandene Fluss- und Uferstruktur, ist die zweite Seite.
Neue Fahrrinnenanpassung und neue Verkehrslenkung bedingen einander. Im Planfeststellungsverfahren beziehen sich viele Einwendungen auf die Verkehrslenkung. Daher darf die Anhörungsbehörde die Verkehrslenkung nicht aus dem Anhörungsverfahren und insbesondere nicht aus dem Planfeststellungsbeschluss ausklammern.

Bescheidung des Antrags:

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

Antrag Nr. 48 - Frau Kerstin Hintz um 16.08 Uhr

Frau Hintz beantragt zu den Ausführungen von Herrn Osterwald unter Punkt 4.1.1 den Landkreis Stade zu hören.
Herr Osterwald führte aus, dass im Rahmen der Brackwasserverschiebung ein Dreistufenkonzept als Lösung existiert. Dieses ist nicht Gegenstand des Verfahrens. Es handelt sich vielmehr um Gespräche im Rahmen der Unterhaltungsverbände und der Wasser- und Bodenverbände, in denen Obstbauern Mitglied sind, welche aus sich heraus Lösungen für eine kommende Verbrackung suchen, um diese in Abstimmung mit dem Landkreis Stade und den Vertretungen des Obstbaus langfristig zu entwickeln.
Bei einem Gespräch am 3. März 2009 wurde der TDV auf Einladung des LK Stade lediglich zu einem informellen Gespräch gebeten, um über die Entwicklung eines Süßwassermanagements zu berichten. Es handelt sich dabei um das Vorhaben GK 29. Dieses Vorhaben ist ein angedachtes Modellprojekt für die 1. Meile des Alten Landes.
Die offiziellen Institutionen (OVA, OVB, Landvolk) und andere Funktionsträger der Verbände und ihrer Mitglieder sind hierzu noch nicht informiert.
Der TDV erweckte hier im Rahmen der Erörterung den Eindruck, als könne sich das laufende Planverfahren auf dieses Vorhaben und die Kooperation mit den zuständigen Verbänden und Behörden stützen.
Sollte es nicht möglich sein, den Landkreis Stade und die beteiligten Verbände zu hören, beantrage ich, dass sich die Anhörungsbehörde mit dem Modell GK 29 inhaltlich

beschäftigt und Vertreter der Wasser- und Bodenverbände zu einer Stellungnahme sowie das OVB Jork in Person von Dr. Görgens, Dr. Klopp oder Dr. Köpcke bittet.

Begründung:
Der TDV benutzt ein informelles Gespräch hier missbräuchlich in der Darstellung. Die Belange der Obstbauwirtschaft und übrigen Landwirtschaft kann in Fragen der Salinität nicht nur in dieser Form Klärung erhalten. Dieses Modell führt zu einer kompletten Umgestaltung der Be- und Entwässerungsstrukturen des Alten Landes und muss von den einzelnen Betrieben mit erheblichen Eigenmitteln finanziert werden.

Bescheidung des Antrags:

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

Antrag Nr. 50 - Dirk und Karin Weber um 17.27 Uhr

Betr.: Beschleunigung der aus der Nordsee einschwingenden Tidewelle durch Ausbaggern des Flussbettes der Unterelbe,
daraus:
1. Erhöhung des Tidehubs in Hamburg und im Bereich Stade,
2. Absenkung des Tnw und Erhöhung des Thw,
3. Erhöhung der Tideströmungsgeschwindigkeiten max VF und max VE,
4. Erhöhung der strömungsbedingten Erosion im Flussbett,
5. Erhöhung Unterhaltungsbaggermengen und -kosten,
6. Erhöhung der Sedimentation in Nebenelben und Außentiefs,
7. Verlagerung der Salinitätsgrenze stromauf,
8. Erhöhung der maximalen Sturmflutwasserstände an den Deichen,
9. Erhöhung der Seegangsbelastung der Deiche bei Sturmflut,
10. Verminderung der Deichsicherheit bei Extremsturmflut.

Herr und Frau Weber stellen den Antrag, die durch den letzten und durch den künftigen Ausbau der Unterelbe verursachte Erhöhung der Seegangsbelastung der Deiche, unter Einbezug der aktuellen Erkenntnisse zur Klimaveränderung des IPCC und des Instituts für Klimaforschung Potsdam, neu zu ermitteln und zu berücksichtigen und dies verbunden mit der Meeresspiegelerhöhung von bis zu 1,0 m bis Ende dieses Jahrhunderts. Die Deichsicherheit wird durch den Elbeausbau wesentlich vermindert, und damit werden die bürgerlichen Grundrechte der Einwender durch die Maßnahme eingeschränkt.
Durch die erosive Rückverlagerung des seegangsdämpfenden Vorwatts infolge der bisherigen und der künftigen Vertiefung der Außen- und Unterelbe ist die bisherige Deichsicherheit vermindert. Speziell im Lühebogen gibt es Deichbereiche, die sich als grundbruchgefährdet erwiesen haben.

Ergänzend zu den bisherigen Deichsicherheitsgutachten bitte ich besonders zu berücksichtigen:

1. die Worst-case-Belastung durch unterhalb der Deichkrone brechende Wellen,
2. die Worst-case-Belastung durch frequenzüberlagerte Wellen (freak waves).

Leider wird in Niedersachsen von der Obersten Deichbehörde - im Gegensatz zu der Handhabung in Schleswig-Holstein (Beschluss der Landesregierung SH, verkündet durch den Ministerpräsidenten 2009, über die Erhöhung der Deiche in Schleswig-Holstein um 40 cm und einem Haushaltsvolumen von 200 Mio. Euro für die nächsten 10 Jahre) und in den Niederlanden - eine dynamische Seegangsbelastung der Landesschutzdeiche nicht berücksichtigt.
Die vorhandene konkave Deichaußenböschung verhält sich äußerst kritisch bezüglich brechender Wellen. Der Ausbauunternehmer WSV ist hiermit über die extrem ungünstige und unübliche Ausgangslage der niedersächsischen Deiche in Kenntnis gesetzt und sollte diesen Umstand besonders berücksichtigen.
Die Nichtberücksichtigung wird als Vorsatz zu bewerten sein.

Bescheidung des Antrags:

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

Antrag Nr. 51 - Campingplatz Stover Strand International Kloodt oHG, Herr Norbert Kloodt um 17.48 Uhr

Herr Kloodt beantragt, dass die Planfeststellungsbehörde und der Bauherr die Garantie für die Unversehrtheit der Gäste im 80.000 m² großen Vordeichgelände des Campingplatzes Stover Strand International Kloodt oHG übernehmen.
Die Kloodt oHG zweifelt aufgrund der jahrelangen Wahrnehmung der vor Ort lebenden Menschen die Zahlen des Bauherrn zu den Spitzen der Tidehöchstwasserstände im Bereich des Stover Strandes an. Sie befürchtet durch die Elbvertiefung bei starken nordwestlichen Winden eine Überflutung des Vordeichgeländes, auch in der Zeit von April bis September eines jeden Jahres. Hierdurch würden die sich dort befindlichen Übernachtungsgäste gefährdet werden.
Herr Kloodt weist darauf hin, dass es sich hierbei um mehrere Tausend Übernachtungsgäste, die die Hansestadt Hamburg besuchen, handelt.

Bescheidung des Antrags:

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

Antrag Nr. 52 und Nr. 53 - Altländer Yachtclub Jork, Herr Klaus Wehrt um 17.55 Uhr

Der AYC fordert vom Gesetzgeber die Einrichtung einer Schiffsgeschwindigkeitsbegrenzung von < 8 kn FdW zwischen der Lühemündung und Blankenese, einschließlich für die Berufsschifffahrt, um den nach einer weiteren Elbvertiefung zusätzlich auftretenden Sog und Schwell, insbesondere den schiffsinduzierten Schwell, zu verringern.
Der schiffsinduzierte Schwell erreicht mit einer weiteren Elbvertiefung eine derartige Höhe, dass es zu Gefährdungen an den Schwimmstegen in der Lühe für Personen und Sachen kommt, der nur durch eine Geschwindigkeitsbegrenzung der Schiffe erträglich wird.
Wenn die vom AYC geforderte, gesetzliche Schiffsgeschwindigkeitsbegrenzung von < 8 kn FdW zwischen der Lühemündung und Blankenese nicht vollzogen wird, muss der AYC die Spundwände erweitern.
Die entstehenden Kosten für weitere Schutzmaßnahmen an der Hafenanlage sind vom TdV zu tragen, da diese Aufwendungen den finanziellen Rahmen eines Wassersportvereines sprengen würden. Das würde letztendlich dem AYC die Existenzgrundlage entziehen.

Begründung:

- Durch die Errichtung einer Begegnungsstrecke wird es zu verstärktem, schiffsinduzierten Sog und Schwell für den Hafen Neuenschleuse kommen, was nur durch eine Geschwindigkeitsbegrenzung vermieden werden kann.
- Die bestehende Geschwindigkeitsempfehlung für den Elbabschnitt ist zu hoch und wird zudem vielfach überschritten. Eine nachhaltige Kontrolle durch die Behörden und insbesondere die Eindämmung des Schnellfahrens findet nicht statt. Das ergibt sich aus aller Deutlichkeit aus den Ablesungen des AYC. Eine nachhaltige Kontrolle wird hiermit gefordert.
- Lt. Gutachten [2007/6.1] *wurden bei km 643 (Hamburger Yachthafen) „mittl. vS~ 13,4 kn gemessen,* obwohl hier nur eine maximale Schiffsgeschwindigkeit von 10 kn zugelassen ist.
- Da sich die Geschwindigkeitsempfehlung völlig zielwidrig auf die Fahrt über Grund bezieht, kommt es bei gegenläufiger Strömung zu einer unangemessenen Fahrt durchs Wasser, auch wenn die Schiffsführung der Regelung entspricht. Die Geschwindigkeitsempfehlung muss sich auf die FdW beziehen und darf 8 kn nicht überschreiten.
- Der Hafen Neuenschleuse liegt unmittelbar neben den ausgeprägten Vertiefungs- und Verbreiterungsmaßnahmen der Begegnungsstrecke.
- Für den Hafen Neuenschleuse liegt aus dem Jahre 2005 eine WSA-gestützte Untersuchung über den Schwell und seine Verursachungsfaktoren vor. (Auswertung durch den AYC im ersten Einwendungsschreiben). Hiernach nimmt der Schwell nach einer Eibvertiefung und dem damit angestrebten Zweck erneut zu.

- Bei hohen Schiffsgeschwindigkeiten von großen Containerschiffen in der Begegnungsstrecke gibt es ab 10 kn aufwärts jeweils eine Verdoppelung des Absunks und der Sekundärwelle mit jeder Zunahme der Geschwindigkeit von 2 kn. Das bedeutet, bei 14 kn ist der Absunk ca. 1,2 m und die Sekundärwelle mindestens 1,6 m. Bei 16 kn belaufen sich Absunk und Sekundärwelle auf 2,4 und 3,2 m.
- Durch extreme Absunk- und Primärwellen, erzeugt in der Begegnungsstrecke durch die Akkumulation zweier sich begegnenden Schiffe, wird die Jugendarbeit des AYC mit „Optimisten- und Teeny-Booten" erheblich beeinträchtigt und gefährdet.
- Die Elbvertiefung allgemein und insbesondere der Ausbau der Begegnungsstrecke werden zu einem noch niedrigeren Tnw im Hafen Neuenschleuse führen. Dies wird im Fall von extremem Sog und Schwell, mit dem entsprechenden Absunk, zu noch höherem Schwell und Gefahrenpotential für Menschen und Material im Sportboothafen Neuenschleuse führen.
- Niedrige Wasserstände als Schwellverstärker werden von den Schiffsführungen nicht beachtet.
- Die Lühe wirkt als Trichter der schiffsinduzierten Welllen. Die zurzeit bestehende Geschwindigkeitsempfehlung

Bescheidung der Anträge:

Die Anträge sind derzeit nicht entscheidungsreif. Über sie wird im weiteren Verfahren entschieden.

Antrag Nr. 54 - Frau Inge Massow-Oltermann um 18.26 Uhr

Frau Massow-Oltermann stellt den Antrag, die geplante Elbvertiefung abzulehnen, weil durch erhöhten Schiffsverkehr großer Schiffe größere Mengen Schadstoff ausgestoßen werden und die Gesundheit ihrer Familei gefährdet.
Durch die Beschaffenheit des Untergrundes im Alten Land werden Vibrationen großer Schiffsmotoren als Erschütterungen und Vibrationen auf mein Haus übertragen. Dadurch entstehen Schäden.
Die Einwenderin stellt zu beiden Punkten Beweissicherungsanträge.

Bescheidung des Antrags:

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

Anträge Nr. 55 bis Nr. 59 - Herr Klaus Wehrt als Vertreter für mehrere Privateinwender um 18.31 Uhr

Die Einwender beantragen den Schutz ihrer Flurstücke und Immobilien einschließlich

eines Baudenkmals sowie ihrer landwirtschaftlichen Flächen vor den Folgen von Veränderungen des Grundwassers (Höhe und Salzgehalt) und des Salzgehalts im Oberwasser.
Die Anträge beziehen sich sowohl auf durchzuführende Beweissicherungsmaßnahmen als auch auf Schutz- bzw. Kompensationsmaßnahmen. Im Falle von Schäden an den genannten Objekten, soweit sie aus den beanstandeten Folgen der Elbvertiefung entstehen, wird die Kostenübernahme durch den TdV beantragt.
Diese Verpflichtungen sind im Planfeststellungsbeschluss festzuschreiben.

Begründung:
Die genannten Flurstücke bzw. Immobilien liegen im Einzugsbereich des Oberwassers und im Einzugsbereich der Grundwasserzuführung durch die Elbe.
Durch die Elbvertiefung verändert sich die Grundwasserhöhe. Der Salzgehalt steigt im elbnahen Grundwasser und im elbnahen Oberwasser des Borsteler Fleets und der Gräben. Ein höherer Salzgehalt grenzt die Nutzbarkeit des Wassers für die Obstbauflächen der Einwender ein. Er gefährdet die Grundmauern der Gebäude. Eine gleiche Gefährdung entsteht aus Veränderungen der Grundwasserhöhe, die durch die Elbvertiefung bewirkt wird.
Es ist unstreitig, dass die Eigenarten des Fahrrinnenausbaus im für die Einwender relevanten Abschnitt der Elbe, insbesondere die Einrichtung der Begegnungsstrecke und die damit verbundene Aufwirbelung des tiefen Wassers, zu einem Aufstieg des salzhaltigen Wassers aus der tieferen Fahrrinne führt und damit über die direkte Verbindung des Wasserverlaufes zu einem Eindringen in die genannten Objekte.
Die im relevanten Bereich bereits jetzt angespannte Deichsicherheit wird durch eine weitere Elbvertiefung weiter verringert. Sie wird der maximalen Belastung eines Höchstwasserstandes nicht standhalten.

Bescheidung der Anträge:

Die Anträge sind derzeit nicht entscheidungsreif. Über sie wird im weiteren Verfahren entschieden.

Antrag Nr. 60 - Altländer Yachtclub Jork, Herr Klaus Wehrt um 18.36 Uhr

Der AYC stellt den Antrag auf Sicherung der binnendeichs, direkt vor dem Elbdeich belegen Bootshalle und deren Einlagerungen gegen die Folgen eines Deichbruchs.
Das Ausmass der Gefährdung der Halle steigt durch die Elbvertiefung, ist aber durch den TdV nicht untersucht worden. Hiermit wird die Prüfung und die Beweissicherung des relevanten Deichabschnitts auf Deichsicherheit beantragt. Des Weiteren wird die Möglichkeit zum Abschluss einer Elementarversicherung für die Bootshalle und die eingelagerten Boote gefordert. Die Notwendigkeit hierzu entsteht durch die geplante Elbvertiefung.

Begründung:
Die Deichlinie zwischen der Lühe und Neuenschleuse ist durch einen tragschwachen Untergrund und durch die Nähe zum Fahrwasser gekennzeichnet. Die Schwäche dieses Deichabschnittes ist den zuständigen Behörden bekannt. Das hier bestehende Risikopotential wird durch eine weitere Elbvertiefung erhöht.
Für eine erfolgreiche Vermietung der Stellplätze in der Halle ist die Sicherheit des nahen Deiches eine unabdingbare Voraussetzung. Anderenfalls scheuen die Mitglieder vor einer Anmietung zurück und der Verein kommt in finanzielle Turbulenzen.

Bescheidung des Antrags:

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

Antrag Nr. 61 - Herr Walter Rademacher um 18.39 Uhr

Herr Rademacher beantragt,

1. die Verteilung der Salzgehalte im Gewässerprofil der Nebengewässer mit einem geeigneten Messaufbau und -zeitraum zu ermitteln mit dem Ziel, Konzentrationen (vermutlich an den tiefsten Punkten) erkennen und quantifizieren zu können;
2. zusätzliche Dauermessstellen zur Ermittlung der maximalen Salzgehalte auf der Basis der Ergebnisse der vorgenannten Messung einzurichten;
3. die laufende Beweissicherung zwecks Vergleichbarkeit unverändert fortzusetzen.

Naturbeobachtungen zur Salinität (z. B. Korrosion) und Bioindikatoren (z. B. Seepocken, Krabben, Hering) und Messergebnisse der zwecks Beweissicherung vorhandenen Sonden stehen nicht in Übereinstimmung. Die Verteilung des Salzgehalts im Gewässerprofil ist unzureichend ermittelt worden. Die Anordnung der Messsonde ist nicht ergebnisorientiert hinsichtlich der Ermittlung von Maximalwerten, sondern vorrangig durch praktische technische Erwägungen determiniert. Die Messungen führen bisher offensichtlich nicht zu aussagekräftigen Ergebnissen bezüglich der tatsächlichen maximalen Salzgehalte und ermöglichen daher keine Einschätzung und Quantifizierung der verschiedenen Betroffenheiten.
Es sind keine hinsichtlich der hydrologischen Verhältnisse - insbesondere der Fließgeschwindigkeit - der Untersuchungsgewässer vergleichbaren Untersuchungen bekannt, aus denen sich eine sichere Ermittlung der Maximalwerte der Salzgehalte in der Elbe und ihren Nebengewässern ableiten lässt.

Bescheidung des Antrags:

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

Antrag Nr. 62 - Herr Klaus Wehrt als Vertreter für Herrn Dr. Carsten Vollmer und Frau Inka Vollmer um 18.44 Uhr

Die Einwender stellen den Antrag auf Schutz des eingerichteten und betriebenen Gewerbebetriebs (Zahnarztpraxis) vor den Folgen eines Deichbruchs, insbesondere im Abschnitt von der Lühe bis zur Este. Sie fordern, die Sicherheit des Deiches im genannten Abschnitt im Rahmen eines Beweissicherungsverfahrens durch den TdV gutachterlich prüfen zu lassen. Im Falle eines Deichbruchs hat der TdV die Praxisausfallkosten zeitlich unbegrenzt zu übernehmen.

Begründung:
Ein Deichbruch, der mit einer weiteren Elbvertiefung wahrscheinlicher wird, führt zu einem Zusammenbruch der Verkehrsmöglichkeiten und verhindert den Praxisbetrieb wegen des Wegbrechens der Versorgungs- und Kommunikationswege.
Im genannten Deichabschnitt gibt es Bereiche, die bezüglich der Sicherheit bereits an der Grenze liegen. Eine weitere Elbvertiefung lässt diese Grenze überschreiten.

Bescheidung des Antrags:

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

Antrag Nr. 63 - Dow Deutschland Anlagengesellschaft mbH, Werk Stade, Frau Sonja Gerken um 18.55 Uhr

Betr.: Antrag auf Beweissicherung im Rahmen des Erörterungstermins zum Planfeststellungsverfahrens zur "Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe für 14,5 m tiefgehende Containerschiffe"

Die Dow Deutschland Anlagengesellschaft mbH hat begründete Bedenken, dass die vom Vorhabensträger geplante Fahrrinnenanpassung zu einer für Dow Deutschland Anlagengesellschaft mbH stark nachteiligen Veränderung der Konzentration von Elbwasserinhaltsstoffen führt. Aus diesem Grund beantragt die Dow Deutschland Anlagengesellschaft mbH, dass der Vorhabensträger eine entsprechende Beweissicherung durchführt und im Falle einer statistisch signifikanten Erhöhung der Elbinhaltsstoffe (insbesondere von Natriumchlorid und von Feststoffen) für den wirtschaftlichen Schaden (Investionskosten, erhöhte Betriebskosten etc.) der Dow aufkommt.

Begründung:
Die Dow Deutschland Anlagengesellschaft mbH entnimmt der Elbe Wasser, um es, nach erfolgter Aufbereitung, als Prozess- und Utility-Wasser in den Produktionsanlagen einzusetzen. Bei der Aufbereitung werden Wässer in verschiedenen Qualitäten hergestellt, vom einfachen Filterwasser bis zum demineralisierten Wasser und Kesselspeisewasser.

Die Kapazität sowie auch die Betriebskosten der dazu erforderlichen Anlagen und Anlagenteile hängen wesentlich von den Konzentrationen der Wasserinhaltsstoffe im entnommenen Elbwasser ab. Bei diesen Inhaltsstoffen handelt es sich insbesondere, jedoch nicht ausschließlich, um Natriumchlorid (NaCl) und Feststoffe, sowohl in schwebender als auch in absetzbarer Form. Die Dow Deutschland Anlagengesellschaft mbH zeichnet aus Gründen der Qualitätskontrolle die wesentlichen Parameter in einem eigenen Messprogramm auf. Der Messort ist der Kühlwassereinlauf des Dow-Werkes Stade. Auswertungen dieser Messungen hinsichtlich früherer Fahrrinnenerweiterungen sowie eigene Modellrechnungen geben Anlass zu der Vermutung, dass die geplante Fahrrinnenerweiterung eine für Dow stark nachteilige Erhöhung der Salzkonzentration sowie der Konzentrationen anderer Wasserinhaltsstoffe nach sich ziehen wird.
Es wird daher beantragt, dass die Beweissicherung auf Basis der im Kühlwassereinlauf der Dow (Probenstelle „P-I") gemachten Proben und der im Abwasser-Labor der Dow Deutschland Anlagengesellschaft mbH gemachten Analysen erfolgt. Insbesondere wird beantragt, die Historie der von Dow bereits ermittelten Messdaten als Vergleichslinie heranzuziehen, um eine Verschlechterung der Konzentration der Elbinhaltstoffe hinreichend beurteilen zu können. Sofern und soweit die gemachten Proben für die Beweissicherung nicht als ausreichend erachtet werden, wird beantragt, entsprechend über einen repräsentativen Zeitraum neue Beprobungen durchzuführen.

Bescheidung des Antrags:

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

Antrag Nr. 64 - Naturschutzbund, Landesverband Niedersachsen, Herr Hellmut von Blücher um 18.58 Uhr

Der Naturschutzbund stellt den Antrag, dass die Unterlagen der Dow Chemical für die Prozesswasserentnahme mit den vorhandenen Daten von Herrn Neumann (WSA Hamburg) bezüglich der Verschiebung der Brackwasserzone abgeglichen werden. Ferner sollen die Unterlagen der Dow und ihr Gutachten für die Salinität des Wassers intensiv berücksichtigt und die Prognose der BAW korrigiert werden.

Bescheidung des Antrags:

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

Antrag Nr. 65 - Deich- und Hauptsielverband II. Meile Alten Landes, Wassersportverbände und Obstbauern der Obstbauversuchsanstalt Jork, Herr Dirk Weber um 19.03 Uhr

Betr.: Diskrepanzen bezügl. der Salinität und der Brackwassergegebenheit zwischen der Aussage des WSA und der Vertreter der Fa. Dow bzw. ihrer Gutachter

Herr Weber beantragt die Zurverfügungstellung der Feststellung der Wasserqualität hinsichtlich der Salinität, festgestellt durch das Unternehmen Dow Bützfleth bzw. durch ihre beauftragten Gutachter der Universität Delft.

Bescheidung des Antrags:

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

Am 14. Mai 2009 wurden von den anwesenden Privateinwendern folgende Anträge gestellt:

Anträge Nr. 67 bis 69 - Herr Ernst-Otto-Schuldt um 9.54 Uhr,
Frau Inge Massow-Oltermann,
Frau Karin Hansen um 10.03 Uhr

Unter Bezugnahme auf ihre Einwendungen aus den Jahren 2007 und 2008 gegen die geplante Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe beantragen die Einwender hiermit den Abschluss einer verbindlichen Vereinbarung unter Einbeziehung der Bundesrepublik Deutschland, der Freien und Hansestadt Hamburg sowie ggf. weiterer Parteien, die nachstehend beschriebene Schäden verursachen.

Inhalt der Vereinbarung:
Die Vertragsparteien sollen jeder für sich sowie insgesamt für die Entschädigung der auftretenden Folgen eintreten, wenn es zum Deichbruch der Elbe, entweder direkt an den Wohnorten der Einwender kommen sollte oder ihr Eigentum aufgrund von anderenorts sich ereignenden Brüchen von Deichen der Elbe oder ihrer Nebenflüsse überflutet werden sollte. Gleiches soll für den Fall von Schäden gelten, die auf durch einen weiteren Ausbau der Elbe zurückzuführende Grundwasserveränderungen bewirkt werden.
Bei den genannten Ereignissen sollen die o. g. einzubeziehenden Vertragspartner im Falle der Nichtanerkennung in der Beweispflicht stehen, dass diese Ereignisse nicht auf eine nach 1999 vorgenommene Elbvertiefung zurückzuführen sind.
Die Garantie soll sich auf einen finanziellen Ausgleich bei Beeinträchtigung der körperlichen Unversehrtheit und des wirtschaftlichen Schadens auf unbegrenzte Zeit beziehen.
Für den Fall, dass eine solche Vereinbarung – aus welchen Gründen auch immer - nicht möglich sein sollte, beantrage ich ersatzweise, dass auf den zuständigen Ebenen

die Möglichkeit einer Versicherungsfähigkeit des Überflutungsrisikos, insbesondere durch Sturmfluten und Deichbrüche, geschaffen wird.

Begründung:
Im Falle einer Überflutung des Besitzes/Eigentums kann bei Wohnhäusern heutigen Standards von einem Schaden im höheren fünfstelligen Bereich, wenn nicht vom Totalverlust, ausgegangen werden. Eine Schadensbeseitigung wird die finanziellen Möglichkeiten der Besitzer/Eigentümer in der Regel überfordern. Zudem ist nicht einzusehen, für Schäden aufzukommen, deren Ursachen durch andere zugunsten finanzieller Vorteile Dritter gesetzt wurden.
Da in Anbetracht der derzeitigen Finanzkrise und der u. a. damit einhergehenden weiteren Zunahme der Staatsverschuldung fraglich ist, inwieweit die Geschädigten im Falle der genannten Schadensereignisse überhaupt und wenn ja, in welcher Höhe, unterstützt werden können, wird eine Entschädigung durch staatliche Stellen - orientiert an der Kassenlage - als unzureichend angesehen und muss daher als ein nicht ausreichendes Mittel zur Schadensregulierung angesehen werden.
Durch Verfolgung der Angelegenheit bei dem Erörterungstermin in Stade ist nochmals der auch schon zuvor bestehende Eindruck bestätigt worden, mit welchen Nachteilen und den daraus resultierenden Bedrohungen bei einer weiteren Elbvertiefung zu rechnen ist. Durch die Einlassungen der TdV konnten diese Bedenken nicht zerstreut werden, weil sich entscheidende Aussagen nicht auf belastbare Daten stützen konnten.

Bescheidung der Anträge:

Die Anträge sind derzeit nicht entscheidungsreif. Über sie wird im weiteren Verfahren entschieden.

Antrag Nr. 70 - Herr H. Gruber um 12.42 Uhr

Herr Gruber beantragt die Erstellung eines Immissionsgutachtens nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz, aus dem hervorgeht, welchen Einfluss die Fahrrinnenvertiefung auf zusätzliche Feinstaubimmissionen im Bereich des Landkreises Stade und Umgebung haben wird.

Bescheidung des Antrags:

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

Antrag Nr. 71 - Herr Ulrich Hemke um 14.23 Uhr

Herr Hemke stellt den Antrag, eine aktuelle Kosten-Nutzen-Untersuchung vorzunehmen unter Bezugnahme auf seine Einwendung vom 20.11.2008 und die Darlegung aus dem Erörterungstermin in Stade am 12.05.2009 (TOP 2.1).

Bescheidung des Antrags:

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

Antrag Nr. 72 - Herr Hellmut von Blücher um 14.29 Uhr

Herr von Blücher stellt den Antrag, im Rahmen der anstehenden Beweissicherungsverfahren die Daten des Ist-Zustandes 1 Jahr vor Beginn der Ausbaumaßnahme zu erfassen. Der Flächenerwerb für die Ausgleichsmaßnahmen sollte vor Ausbaubeginn erfolgen. Die Daten des Ist-Zustandes dieser Flächen sollte ebenfalls 1 Jahr vor dem Ausbau erfasst werden, um den Ist-Zustand bestimmen und das Ausgleichsziel erreichen zu können.

Bescheidung des Antrags:

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

Antrag Nr. 74 - Arbeitsgemeinschaft Umweltplanung Niederelbe und Naturschutzverband Niedersachsen, Frau Anne-Dore Völkers um 14.42 Uhr

Die Verbände beantragen, dass der Bundesminister für Verkehr als Grundlage für die Entwicklung eines Hafenkonzepts eine Untersuchung über die Stärkung der norddeutschen Hafenwirtschaft unter Einbeziehung aller deutschen Nordseehäfen durchführen lässt.

Begründung:
Ziel der Planung ist allein die bessere Erreichbarkeit des Hamburger Hafens. Dies kann nicht im Sinne der BRD sein; nur ein Gesamthafenkonzept kann der wirtschaftlichen Entwicklung der Region gerecht werden.
Die Verbände erwarten, dass sich die schwerwiegenden, irreversiblen Beeinträchtigungen in der Tideelbe verhindern lassen, wenn ein Gesamthafenkonzept vorliegt.

Bescheidung des Antrags:

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

Antrag Nr. 75 - Arbeitsgemeinschaft Umweltplanung Niederelbe und Naturschutzverband Niedersachsen, Frau Anne-Dore Völkers um 14.46 Uhr

Die Verbände beantragen, alle Nebenflüsse von der Medem bis zur Este in alle Untersuchungen einzubeziehen.

Bescheidung des Antrags:

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

Antrag Nr. 76 - Arbeitsgemeinschaft Umweltplanung Niederelbe und Naturschutzverband Niedersachsen, Frau Anne-Dore Völkers um 14.48 Uhr

Die Verbände beantragen, dass statt der zugrunde gelegten Konstruktuionstiefe der reale Tiefgang der Schiffe zur Kosten-Nutzen-Analyse und zur Bedarfsbegründung herangezogen wird.

Begründung:
Dadurch verändert sich die Verhältnismäßigkeit von Kraftstoffmenge zu Ladung (KNA). Die Konstruktionstiefe wird so selten ausgenutzt, dass eine Vertiefung des Fahrwassers nicht notwendig erscheint (Bedarfsbegründung).

Bescheidung des Antrags:

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

Antrag Nr. 77 - Herr Walter Rademacher um 15.22 Uhr

Herr Rademacher beantragt unter Hinweis auf § 318 StGB, die u. g. Mängel, der Bedeutung des Bauwerks Schutzdeich entsprechend den allgemein anerkannten Regeln der Technik und nach dem Stand der Wissenschaft, wie folgt zu beheben:

1. die Deiche - zumindest in den exponierten Bereichen - mit geeigneten geophysikalischen Methoden auf dem gegenwärtigen Stand der Technik zu untersuchen;
2. streckenrepräsentative Standsicherheitsnachweise an allen so ermittelten Schwachpunkten zu erstellen;
3. die u. g. Faktoren und Risiken in diese Standsicherheitsnachweise einzubeziehen.

Begründung:
Die Standsicherheit der Deiche ist im Hinblick auf mehrere Aspekte unzureichend untersucht worden.
Die Planunterlagen verweisen lediglich auf *ein* Gutachten der BAW im Bereich des Altenbrucher Bogens, zu dem der Sachverhalt gesondert dargestellt und entsprechend beantragt wurde. Abgesehen von den dort für dieses Profil dargestellten Mängel ist die Standsicherheitsuntersuchung für lediglich ein Deichprofil an der gesamten Elbe nicht *streckenrepräsentativ* für weit mehr als 200 km Deichlinie mit entsprechend unterschiedlichen geometrischen und geologischen Randbedingungen.
Bekannte *Einzelphänomene* wie z. B. Grundbrüche aus dem Bereich Lühemündung, zuletzt 1976 am Lühesperrwerk, sowie insbesondere seit der letzten Elbvertiefung diverse ungewöhnlich starke Kolkungen, haben in den Planunterlagen keine Erwähnung und Berücksichtigung gefunden.
Das geplante Ausbauvorhaben hat ungünstige Auswirkungen auf mehrere für die Standsicherheit bedeutsame Faktoren wie die Sohltiefe, die Gefahr zunehmender Kolkung und die Sturmflutscheitelwasserstände. Die maßnahmebedingte Erhöhung der Sturmflutscheitelwasserstände um weniger als 2 cm wird aufgrund der Mängel der Kalibrierung insgesamt bezweifelt, vgl. gutachtliche Stellungnahme von Manzenrieder und Partner.
Daneben räumt der TdV diverse, beachtliche Prognoserisiken ein bzw. beschreibt Einschränkungen seiner Aussagen, die in Bezug auf die Bedeutung der Schutzdeiche nicht unerheblich und auch nicht akzeptabel sind.
Hinzu kommt ein gesondert zu beachtendes besonderes Standsicherheitsrisiko der geplanten Teilaufhöhung der Medemrinne, da es sich um planerisches Neuland ohne Erfahrungswerte bezüglich des Risikos eines Bauwerksversagens handelt. Eine geeignete Risikoabschätzung liegt dazu nicht vor. Es ist daher ein auf der sicheren Seite liegendes erhöhtes Versagensrisiko anzunehmen. Die Folge des Versagens sind stromauf zunehmend deutlich erhöhte Sturmflutscheitelwasserstände für nicht unbeachtliche Zeiträume.
Die Standsicherheit der Deiche muss für diesen Fall ebenfalls gewährleistet sein.
Die Planunterlagen berücksichtigen die Bedeutung des Deiches im Hinblick auf den Umfang der geschützten bzw. im Versagensfall gefährdeten Menschen- und Tierleben sowie Sachgütern nicht angemessen. Stand der Technik sind heute geophysikalische Untersuchungsverfahren, die mit vergleichsweise geringem Aufwand die Schwachpunkte aller Deiche mit erhöhtem Gefährdungspotenzial Deichs aufzeigen würden. Diese werden heute standardmäßig bereits bei weit weniger bedeutsamen Bauvorhaben mit deutlich geringerem Gefährdungspotenzial, wie z. B. bei Ferienhausgebieten, angewendet.

Bescheidung des Antrags:

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