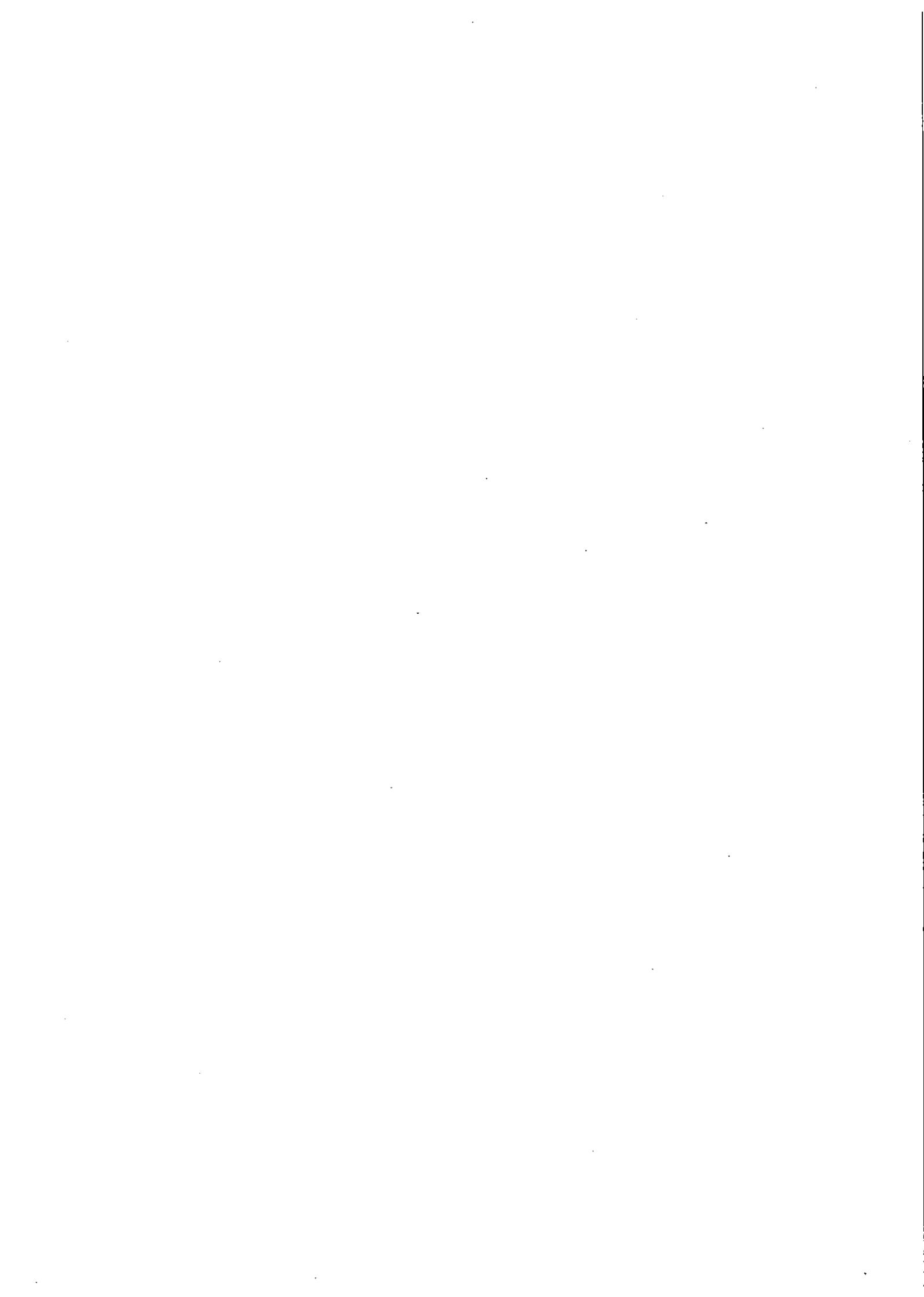


Niederschrift

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 4. bis 6. Mai 2009
mit den privaten Einwendern und
sonstigen Vereinen und Verbänden
aus Niedersachsen
in Cuxhaven



Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	I
Abkürzungsverzeichnis	III
1. Erörterungstag: 4. 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 Ergebnisoffenes Verfahren	6
TOP 1.3 Erörterungstermin (Tagesordnung, Verfahrensweise, Protokoll)	7
TOP 1.4 Allgemeines zu Umfang und Qualität der Planunterlagen	7
TOP 1.5 Sonstige verfahrensrechtliche Fragen	8
TOP 2 Bedarfsbegründung	11
TOP 2.1 Technische und wirtschaftliche Notwendigkeit	11
TOP 2.2 Alternativen und Varianten	19
TOP 3 Betroffenheiten in der Bauphase	22
TOP 3.1 Immissionen	22
TOP 3.2 Fischerei	22
TOP 3.3 Sonstiges	23
2. Erörterungstag: 5. Mai 2009	24
TOP 4 Änderungen der Tidedynamik/ Gutachten der BAW	24
TOP 4.1 Wasserstände und Tidekenngößen	24
TOP 4.2 Zunahme von Sturmflutrisiken/Überflutungsgefahren	24
TOP 4.3 Strömungsgeschwindigkeiten und Wellen	24
TOP 4.4 Schwebstoffe, Sedimentation und Erosion, Verschlickung der Nebenflüsse	24
TOP 5 Dauerhafte Betroffenheiten	35
TOP 5.1 Betroffenheiten durch Änderungen der Tidedynamik	35
TOP 5.1.1 Beeinträchtigungen von Deichen, Standsicherheit der Ufer und sonstigen Hochwasserschutzanlagen	35
TOP 5.1.2 Beeinträchtigungen von Entwässerungseinrichtungen und Sperrwerken	40
TOP 5.2 Betroffenheiten durch Änderungen der Tidedynamik	47
TOP 5.2.1 Betroffenheiten durch Sog und Schwell (Teil 1)	47
TOP 5.2.2 Immissionen	52

3. Erörterungstag: 6. Mai 2009	53
TOP 5.2.1 Betroffenheiten durch Sog und Schwell (Teil 2).....	54
TOP 5.7 Betroffenheiten der Landwirtschaft.....	55
TOP 5.7.1 Beeinträchtigungen durch Verschiebung der Brackwasserzone	55
TOP 5.7.2 Beeinträchtigungen der Wasserwirtschaft.....	56
TOP 5.7.3 Beeinträchtigungen der Landwirtschaft durch Kompensationsmaßnahmen.....	56
TOP 5.5 Beeinträchtigung von Schifffahrt und Fischerei	57
TOP 5.5.1 Beeinträchtigung von Häfen und Hafenzufahrten.....	57
TOP 5.5.2 Beeinträchtigung der Fischerei.....	57
TOP 5.5.3 Schifffahrt.....	59
TOP 5.3 Betroffenheiten durch Baggergutunterbringung.....	60
TOP 5.4 Schäden an Grundstücken und Gebäuden.....	64
TOP 5.4.1 Schäden an Gebäuden durch Rutschungen und Setzungen	64
TOP 5.4.2 Schäden durch Zunahme von Überflutungsgefahren und Uferabbrüchen	65
TOP 5.4.3 Schäden durch zusätzliche Erschütterungen / Vernässung / Sonstiges ..	66
TOP 5.6 Beeinträchtigung von Infrastruktur- und Versorgungseinrichtungen	67
TOP 5.6.1 Kreuzungsbauwerke	67
TOP 5.6.2 Grundwassernutzung.....	68
TOP 5.6.3 Einleitungsbauwerke.....	69
TOP 5.8 Andere Betroffenheiten.....	69
TOP 5.8.1 Auswirkungen auf Industrieanlagen und Gewerbebetriebe	69
TOP 5.8.2 Tourismus, Freizeit und Erholungsaktivitäten	69
TOP 5.8.3 Weiteres	70
TOP 6 Einwendungen zu umweltrechtlichen Themen	72
TOP 6.1 Umweltverträglichkeitsstudie	73
TOP 6.1.1 Methodische Kritik	73
TOP 6.1.2 Schutzgüter	76
TOP 6.2 Landschaftspflegerischer Begleitplan.....	82
TOP 6.3 FFH-Verträglichkeit.....	87
TOP 6.3.1 Gebietsschutz	87
TOP 6.3.2 Artenschutz	88
TOP 7 Sonstiges	89
Anhang 1: Tagesordnung	
Anhang 1a: Geänderte Tagesordnung für den 6. Mai 2009	
Anhang 2: Teilnehmerverzeichnis	
Anhang 3: Anträge	

Abkürzungsverzeichnis

A+E	Ausgleich und Ersatz
AIS	Automatic Identification System (Schiffsverkehr)
AGF	Außergewöhnlich großes Fahrzeug (Schiffsgröße)
ALR	Amt für ländliche Räume (jetzt LLUR)
ARGE Elbe	Arbeitsgemeinschaft für die Reinhaltung der Elbe
AZ	Ausbauzustand
BAW	Bundesanstalt für Wasserbau (Dienststelle Hamburg)
BBodSchG	Bundesbodenschutzgesetz
BfG	Bundesanstalt für Gewässerkunde
BfN	Bundesamt für Naturschutz
BGH	Bundesgerichtshof
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
BImSchV	Verordnung über die Durchführung des Bundes- Immissionsschutzgesetzes
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BSU	Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt Hamburg
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BVWP	Bundesverkehrswegeplan
DHI	Danish Hydraulic Institute
EuGH	Europäischer Gerichtshof
FFH-RL	Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie
FFH-VP	Fauna-Flora-Habitat-Verträglichkeitsprüfung
FFH-VU	Fauna-Flora-Habitat-Verträglichkeitsuntersuchung
HABAB-WSV	Handlungsanweisung für den Umgang mit Baggergut im 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 Nebeneibe
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: 4. Mai 2009

Herr Seidel (PFB) begrüßt um 10:06 Uhr die Anwesenden und eröffnet den Termin. Er erklärt, dass dieser Termin für die Anhörung 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 Antragsstelle (Frau Boll und Frau Wiebrodt) eingerichtet worden sei. Die Antragsteller würden jeweils eine schriftliche Ausfertigung ihres Antrags erhalten. Die Bescheidung könne zeitnah oder auch erst im Nachgang zum Termin erfolgen.

Eine Niederschrift werde gemäß § 68 VwVfG angefertigt. Diese könne 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 § 14a 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 für die Planfeststellungsbehörde um einen weiteren Erkenntnisgewinn.

Die Redezeit solle max. 15 Minuten betragen. Die Planfeststellungsbehörde der WSD Nord sei im Termin der Planfeststellungsbehörde der BWA 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 werde hier die Vertiefung einzelner Themen angesehen.

TOP 1 Verfahrens- und Rechtsfragen

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

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

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

Des Weiteren bittet **Herr Seidel** den TdV, die Anwesenden über Maßnahmen zur Ufersicherung im Bereich Altenbrucher Bogen zu informieren.

Herr Osterwald gibt das Wort weiter an Herrn Maruić (WSA Cuxhaven), der den aktuellen Sachstand hinsichtlich der Planung des Ufersicherungskonzeptes vorstellt.

Herr Schröder möchte protokolliert wissen, dass diese Maßnahmen Schäden betreffen, die seit der letzten Elbvertiefung entstanden seien.

Herr Altenburg fragt, warum man dieses Konzept erst jetzt bzw. auf dem Erörterungstermin in Otterndorf vorgestellt habe, obwohl die diesbezügliche Planung schon seit zwei Jahren laufe. Seiner Meinung nach würden die Buhnen Auswirkungen auf die Strömungsverhältnisse haben, wodurch möglicherweise neue Planungsunterlagen erstellt werden müssten.

Herr Marušić erklärt, dass das Ufersicherungskonzept nichts mit Schäden aus der letzten Elbvertiefung zu tun habe. Es werde unabhängig von der Elbvertiefung entwickelt und beziehe sich auf den Ist-Zustand.

Herr Altenburg fragt nach, warum man dieses Konzept erst jetzt bzw. auf dem Erörterungstermin in Otterndorf vorgestellt habe, obwohl die diesbezügliche Planung schon seit zwei Jahren laufe. Seiner Meinung nach würden die Buhnen Auswirkungen auf die Strömungsverhältnisse haben, weshalb möglicherweise neue Planungsunterlagen erstellt werden müssten. Desweiteren möchte er Auskunft darüber haben, warum man hinsichtlich des Bereichs B, für den der Bund seit 1972 zuständig sei, erst jetzt tätig werde und diese Planung parallel zum Planfeststellungsverfahren durchgeführt werde.

Herr Osterwald stimmt zu, dass der Bund seit 1972 für die Deckwerke zuständig sei. Dabei handele es sich um eine fortlaufende ständige Entwicklung, bei der die Deckwerksunterhaltung angepasst werden müsse. Aus dem Vorhaben Fahrrinnenanpassung würden keine Veränderungen der Verhältnisse prognostiziert. Es gehe vielmehr um eine sinnvolle Verwendung des Baggergutes für den Uferschutz, die Unterhaltung solle dadurch direkt optimiert werden.

Herr Altenburg erklärt, dass Wassertiefen von 10 m, bei Glameyer Stack sogar bis 30 m, vorherrschen würden. An den Buhnenköpfen könne es zu Auskolkungen kommen. Er fragt, wie man sich die Sicherung des Bauwerkes vorstelle.

Herr Marušić erklärt, dass Buhnen Standardbauwerke seien. Sie würden mit der entsprechenden wasserbaulichen Sicherung versehen. Die Sicherheit werde gewährleistet.

Herr Altenburg beantragt die Aussetzung des Planfeststellungsverfahrens, da es ihm als Einwander nicht möglich gewesen sei, die mehr als 20 Ordner innerhalb der Auslegungsfrist zu sichten. Den Gemeinden sei zum Teil eine Fristverlängerung eingeräumt worden, ihm dagegen nicht. Dies würde einen Verfahrensfehler darstellen.

Herr Dr. Eilers (Seglervereinigung Cuxhaven) bittet darum, die Stellungnahme des TdV vor der Erörterung einsehen zu können. Diese seien ihm nicht zugesendet worden.

Herr Seidel erwidert, Stellungnahmen des TdV lägen nicht vor. Der TdV sei auch nicht dazu verpflichtet.

Herr von Blücher fragt, inwieweit das Ufersicherungskonzept bei den anderen Planungen der Stadt Cuxhaven, wie etwa der Hafenerweiterung, berücksichtigt worden bzw. mit dieser vereinbar sei.

Herr Marušić antwortet, die Planungen der Stadt Cuxhaven seien mit dem Ufersicherungskonzept vereinbar, da die Bühnen ggf. auch wieder zurückgebaut bzw. überbaut werden könnten.

Herr Behrens wendet ein, dass die Auslegung der Planunterlagen in Hinblick auf deren Umfang zeitlich zu kurz gewesen sei. Es sei mehr Zeit erforderlich, um qualifizierte Stellungnahmen abgeben zu können.

Herr Seidel verweist auf die gesetzlichen Fristen.

Herr Nix (Förderkreis „Rettet die Elbe“) äußert sein Erstaunen darüber, dass das Ufersicherungskonzept nicht in das Vorhaben mit einbezogen worden sei. Seiner Meinung nach sei dies fehlerhaft. Beide Planungen müssten zusammen betrachtet werden. Er fordert die Planfeststellungsbehörde auf, das Verfahren auszusetzen. Eine Gesamtbetrachtung sei hier notwendig.

Herr RA Prof. Dr. Ewer erklärt, dass die Planfeststellungsbehörde nur über eingereichte Anträge entscheiden könne. Erst wenn der TdV dieses Konzept in das Vorhaben einbringe, könne es die Planfeststellungsbehörde prüfen. Er selbst halte eine Einbeziehung des Ufersicherungskonzept in das laufende Planfeststellungsverfahren sachlich für vertretbar.

Herr Nix äußert, da das Konzept in diesem Anhörungstermin vorgestellt worden sei, sei, es auch seitens des TdV förmlich in dieses Verfahren eingebracht worden.

Herr RA Prof. Dr. Ewer entgegnet, dass dieser Vortrag nur der Information gedient habe und noch keinen förmlichen Nachtrag zu den Planunterlagen darstelle. Es liege vom TdV kein förmlicher Antrag vor.

Herr Locht weist darauf hin, dass dieses Konzept wesentliche Auswirkungen auf die gesamte Elbvertiefung haben könne und fordert Herrn Seidel daher auf, die Auswirkungen zu überprüfen und das Verfahren für diese Zeit auszusetzen (vgl. Antrag Nr. 08).

Herr RA Prof. Dr. Ewer verweist auf die Prüfung dieser Thematik zum Abschluss des Verfahrens.

Herr Klein wendet ein, dass es sich bei dieser Erörterung um eine Ressourcenverschwendung von Zeit und Geld handele, wenn durch eine Einbeziehung des Konzepts ein erneuter Verfahrenslauf nötig werde.

Weiterhin interessiere ihn die Wirkung der Maßnahmen, insbesondere hinsichtlich der Erosion der Unterwasserböschung der Fahrrinne. Seiner Meinung nach würde eine Verengung im Bereich Altenbrucher Bogen eine weitere Verstärkung der Erosion nach sich ziehen.

Herr Seidel bittet noch einmal, die Vorstellung des Konzepts als Information zu betrachten. Diesbezügliche Planunterlagen lägen gegenwärtig nicht vor.

Herr RA Prof. Dr. Ewer erklärt, dass die Planfeststellungsbehörde nicht von sich aus das beantragte Vorhaben ändern könne. Die Planfeststellungsbehörde habe nur über den vom TdV vorgelegten Plan zu entscheiden. Um über das vorgestellte Sicherheitskonzept entscheiden zu können, müsse der TdV einen entsprechenden Antrag auf Durchführung dieses Konzeptes stellen, und dieser liege zurzeit nicht vor.

Herr Märkle erklärt, dass durch diesen Vortrag hinreichend dokumentiert worden sei, dass der zuständige Unterhaltungsträger für die Unterhaltung dringenden Handlungsbedarf sehe. Dies werde durch den TdV fälschlicher Weise in Abrede gestellt. Er bittet, die absolute Planungssicherheit insbesondere für den Altenbrucher Bogen zu berücksichtigen.

Herr Zimmermann fordert eine klare Aussage vom TdV, ob dieser plane, das Ufersicherungskonzept in das Verfahren mit einzubeziehen.

Herr Osterwald erklärt, dass er die Interessen der Einwender verstehe. Er sehe aber derzeit keine Veranlassung, das Konzept in das Verfahren mit einzubeziehen. Nach vorliegender Planung würden sich die Verhältnisse im fraglichen Bereich B vorhabensbedingt nicht verändern, lediglich im Bereich C seien geringfügige Änderungen möglich, daher habe man hier optional präventiv die Unterwasserablagerungsfläche (UWA) Glameyer Stack Ost in das Vorhaben eingebracht. Optional, da auf Veränderungen ggf. auch durch eine nachträgliche Verstärkung des Deckwerkes reagiert werden könne. Aufgrund der erfolgten Einwendungen wurde die UWA fester Planungsbestandteil. An den Verhältnissen im Bereich B habe sich nichts geändert. Die UWA Glameyer Stack West sei lediglich mit einbezogen worden, um das Ausbaubaggergut sinnvoll in ein Uferschutzkonzept einzubeziehen.

Die Genehmigung für das Ufersicherungskonzept habe keinen zeitlichen und fachlichen Zusammenhang mit dem Vorhaben, ein entsprechender Antrag könne bei der zuständigen Genehmigungsbehörde separat gestellt werden. Nach § 78 VwVfG könne es dann ggf. zur Zusammenführung der Verfahren kommen.

Frau RA Dr. John (RAe. Günther pp.) appelliert an die Planfeststellungsbehörde, gegenüber dem TdV einen Hinweis zu erlassen, dass dieser vorstellen möge, wann die Planung abgeschlossen sei. Sie halte eine Einbeziehung des Konzepts in das Vorhaben für sinnvoll, die Planfeststellungsbehörde habe dies insbesondere vor dem Hintergrund des Amtsermittlungsgrundsatzes zu prüfen. Der Rechtsschutz der Betroffenen solle gewahrt bleiben, auch bei Planänderung.

Herr RA Prof. Dr. Ewer erklärt, es sei Sache des TdV, ob er eine Einbeziehung des Konzeptes zeitnah plane. Die Planfeststellungsbehörde werde dies prüfen.

Herr Loch stellt noch einmal den Antrag auf Aussetzung des Verfahrens, da die Auswirkungen des Ufersicherungskonzeptes so stark sein könnten, dass sich dadurch das Vorhaben völlig verändere.

Herr Seidel erwidert, es werde zu gegebener Zeit darüber entschieden, jetzt werde das Verfahren erst einmal weiter geführt.

Herr Dr. Taubert erklärt, die Behörden würden die Verhältnisse, insbesondere die Prallhangbelastungen im Bereich Altenbrucher Bogen oder die Verengung der Medemrinne seit geraumer Zeit kennen. Dies seien langfristige Probleme, diese würden aus den letzten Elbvertiefungen herrühren. Hier bestünden kausale Zusammenhänge.

Herr Osterwald erwidert, der Altenbrucher Bogen werde schon immer als exponierte Stelle im Sinne des Hochwasserschutzes betrachtet. Daher sei auch 2004 eine Arbeitsgruppe eingerichtet worden. Dort habe man festgestellt, dass die beiden UWAs im Bereich Glameyer Stack geeignet seien, den Deich zu stabilisieren bzw. den Uferschutz zu sichern.

Herr Schröder erklärt, die Schwierigkeiten im Altenbrucher Bogen seien durch die letzten Elbvertiefungen hervorgerufen worden. Die Strömungsgeschwindigkeit erhöhe sich mit jeder Vertiefung. Er weist darauf hin, dass die Maßnahmen ca. 25 Mio. € kosten würden, daher sei vorab zu prüfen, wie sich Buhnen und Vertiefung tatsächlich miteinander vereinbaren ließen bzw. ob sie parallel nebeneinander gebaut werden könnten. Des Weiteren sei zu berücksichtigen, dass die Maßnahmen zu einer Verlangsamung des Containerverkehrs mit wirtschaftlichen Einschränkungen führen könnten.

Herr Seidel erwidert, dass dies geprüft werde.

Herr Märkle äußert, dass die morphologischen Entwicklungen zwischen Oste und Medemmündung anhand von Luftbildern nachvollziehbar seien und nicht geleugnet werden könnten. Es sei eine kumulative Situation, daher müssten die Verfahren hier verbunden werden.

Herr von Blücher stellt den Antrag, das Verfahren abubrechen, da es aufgrund unvollständiger Unterlagen nicht mehr durchführbar sei (vgl. Antrag Nr. 04).

Herr Wieken vermisst als Kapitän in den Unterlagen eine Stellungnahme von Lotsen. Nautischer Sachverstand solle eingeholt werden. Er halte ein sicheres Manövrieren der Schiffe bei einer Vertiefung für nicht mehr gegeben.

TOP 1.2 Ergebnisoffenes Verfahren

Herr Seidel trägt die wesentlichen eingegangenen Einwendungen und Stellungnahmen zu TOP 1.2 vor.

Herr Loch möchte bestätigt wissen, dass die schriftlichen Vorträge in das Verfahren eingegangen seien und in der Erörterung nicht mehr wiederholt werden müssen.

Herr Seidel bestätigt dies.

TOP 1.3 Erörterungstermin (Tagesordnung, Verfahrensweise, Protokoll)

Da keine weiteren Wortmeldungen zu TOP 1.2 erfolgen, trägt **Herr Seidel** die wesentlichen Einwendungen und Stellungnahmen zu TOP 1.3 vor.

Herr Nix beantragt ein Wortprotokoll (vgl. Antrag Nr. 09)] und möchte eine sofortige Entscheidung über diesen Antrag. **Herr Dammann** schließt sich diesem Antrag an.

Herr RA Prof. Dr. Ewer erwidert, über den Antrag werde zu einem späteren Zeitpunkt entschieden.

Herr Loch verweist noch einmal auf seinen um 10:10 Uhr gestellten Antrag auf ein Wortprotokoll (vgl. Antrag Nr. 03). Er möchte wissen, warum bis jetzt, 11:51 Uhr, noch nicht über diesen Antrag entschieden worden sei.

Herr RA Prof. Dr. Ewer erwidert, über die Anträge sei nach Zweckmäßigkeitsgesichtspunkten zu entscheiden, danach habe sich die Planfeststellungsbehörde entschieden, zunächst die Erörterung fortzusetzen.

TOP 1.4 Allgemeines zu Umfang und Qualität der Planunterlagen

Herr Seidel kommt zum TOP 1.4 und trägt die wesentlichen eingebrachten Einwendungen und Stellungnahmen vor.

Herr Altenburg beantragt die Aussetzung des Verfahrens aufgrund erheblicher Mängel in den Planunterlagen (vgl. Antrag Nr. 13). So seien etwa bei den Strömungsgeschwindigkeiten nur Mittelwerte angegeben, es seien aber Spitzenwerte maßgeblich. Die Qualität der Unterlagen sei auch nach der zweiten Auslegung insgesamt ungenügend.

Herr Dammann fragt, aufgrund welcher Rechtsgrundlage dieses Ausbauvorhaben - die tideunabhängige Erreichbarkeit des Hamburger Hafens für große Containerschiffe - zugelassen werden solle. Ihm sei kein Staatsvertrag oder Gesetz bekannt, mit dem eine tideunabhängige Erreichbarkeit des Hafens Hamburg gewährleistet werde. Er beantragt die Aussetzung des Verfahrens mangels Rechtsgrundlage (vgl. Antrag Nr. 05).

Herr Seidel erwidert, das werde geprüft.

TOP 1.5 Sonstige verfahrensrechtliche Fragen

Herr Seidel trägt die wesentlichen Einwendungen und Stellungnahmen zu TOP 1.5 vor.

Herr Lorenz fragt, welche rechtlichen Auswirkungen es habe, wenn in bestehende Auflagen bzw. den Beweissicherungszeitraum der letzten Elbvertiefung eingegriffen werde. Gebe es z. B. eine Beweislastumkehr, und was würde dies für das jetzige Verfahren bedeuten?

Herr RA Prof. Dr. Ewer unterstreicht, dass der alte Planfeststellungsbeschluss bestandskräftig sei und so erst einmal weiter gelten würde. Ggf. könnten alte Auflagen in Form der Aufhebung abgeändert werden, dies werde aber erst am Ende des Verfahrens abschließend geprüft.

Herr Schröder erklärt, dass das Beweissicherungsverfahren bis 2015 gelte, daher dürfe vor 2015 eine weitere Elbvertiefung nicht durchgeführt werden.

Herr RA Prof. Dr. Ewer antwortet, dieser Punkt sei bei der abschließenden Prüfung zu berücksichtigen.

Herr Osterwald äußert, dass die Beweissicherung des alten Verfahrens durch die Aufnahme in den Planfeststellungsbeschluss verbindlich geworden sei, jedoch diese damals durch eine Arbeitsgruppe eingebracht worden sei. Diese Beweissicherungsaufgaben würden weiter fortgeführt. Alle Veränderungen in der Natur würden gemessen. Bis heute seien die damaligen Prognosen nicht erreicht bzw. überschritten worden. Auch nach der weiteren Vertiefung werde diese Kontrolle fortgeführt.

Herr von Blücher fragt, inwieweit der Erlass des BMVBS, Az.: WS15/526-7.1, hinsichtlich der wasserwirtschaftlichen Unterhaltung an Bundeswasserstraßen für das Verfahren relevant sei.

Herr Seidel antwortet, dieser Erlass sei bekannt und werde berücksichtigt.

Herr Zimmermann möchte wissen, wo die Beweissicherungsergebnisse aus der letzten Elbvertiefung festgehalten seien. Er fragt nach, ob diese der Planfeststellungsbehörde vorliegen würden und welche Bedeutung sie für das Verfahren haben würden.

Herr Osterwald erklärt, dass die Prognosen nach den vorliegenden Ergebnissen der Beweissicherung nicht erreicht bzw. nicht überschritten worden seien. Die Ergebnisse (letzter Beweissicherungsbericht 2006) seien beim WSA Hamburg oder bei HPA bzw. im Internet einsehbar (www.bs-elbe.de).

Herr Dammann fragt nach, ob die letzten Daten also aus dem Jahr 2005 stammen würden.

Herr Neumann (WSA HH, Beweissicherung) erklärt, die Daten würden permanent gesammelt und regelmäßig im Internet veröffentlicht. Sie würden dann in Beweissicherungsberichten zusammengefasst.

Herr Altenburg beantragt noch einmal ein Wortprotokoll und appelliert an die Planfeststellungsbehörde, die Aussage von Herrn Osterwald hinsichtlich der Überschreitung der Prognosen noch einmal zu überprüfen.

Herr Dr. Taubert erklärt, dass die UWAs Auswirkungen auf die Sturmflutwasserstände haben würden. Dies sei im BAW-Gutachten nicht hinreichend betrachtet worden.

Herr Seidel merkt an, dass Fragen zum BAW-Gutachten unter TOP 4 „Änderung der Tidedynamik/ Gutachten der BAW“ diskutiert werden sollten.

Herr Märkle erklärt, die Samtgemeinde Sietland sei nicht hinreichend im Verfahren beteiligt worden, die Unterlagen hätten nicht ausgelegt, obwohl die Samtgemeinde Sietland besonders bei Sturmfluten betroffen wäre. Er möchte wissen, wie dies rechtlich zu bewerten sei. Es solle eine Nachauslegung stattfinden.

Herr RA Prof. Dr. Ewer erwidert, nach Abschluss der gesamten Erörterungstermine werde man sich mit der Frage beschäftigen, ob weitere Verfahrensschritte nötig seien.

Herr Rademacher erklärt, die Äußerung von Herrn Osterwald, dass laut Beweissicherungsbericht 2006 Prognosen nicht überschritten worden wären, sei nicht richtig. Dies sei dadurch belegt, dass es zu einer Zunahme von leichten Sturmfluten gekommen sei. Er möchte wissen, ob dies auch prognostiziert worden sei.

Herr Osterwald erwidert, dass die Häufigkeiten der Sturmfluten nicht prognostiziert worden seien. Dies sei keine Frage der Elbvertiefung, sondern eine Frage der Meteorologie.

Herr Schröder widerspricht den Aussagen von Herrn Osterwald. Die Prognosen zu den Baggergutmengen seien tatsächlich überschritten worden. Schon laut Bericht 2003 hätten die Baggermengen erheblich zugenommen, insbesondere auch im Hamburger Hafen. Die Sedimentierung führe zu einem Problem für die Containerschiffe, die damit verbundenen Unterhaltungskosten zu einem Problem für die Bürger.

Herr Osterwald erwidert, die Vermehrung des Baggergutes sei offensichtlich, aber keine direkte Folge der Fahrrinnenanpassung. Die größten Baggermengen wären im Bereich der Außenelbe angefallen.

Herr Oellerich erklärt, die Schadstoffbelastung im Sediment habe abgenommen, daher sei das Baggergut auch innerhalb Hamburgs umgelagert worden. Bezüglich der

Sedimentierung habe sich insbesondere die Zuschüttung des Mühlenberger Loches stark ausgewirkt.

Herr Klein erklärt, die Vertiefung verstoße gegen das niedersächsische Raumordnungsprogramm 2004. Dieses sei insbesondere vor dem Hintergrund des Klimawandels 2008 novelliert worden und müsse berücksichtigt werden.

Herr Seidel erwidert, dieses werde selbstverständlich berücksichtigt.

Er unterbricht die Verhandlung für eine Mittagspause bis 14:00 Uhr.

Um 14:10 Uhr wird die Verhandlung fortgesetzt. Bevor die Erörterung zu TOP 2 beginnt, verkündet **Herr Seidel** zunächst die Entscheidungen zu den Anträgen Nr. 03 (Herr Locht), Nr. 07 (Herr Dammann) und Nr. 09 (Herr Nix). Diesen Anträgen, ein Wortprotokoll über den gesamten Anhörungstermin anzufertigen, werde nicht stattgegeben, da es dazu keine gesetzliche Verpflichtung gebe. Die Entscheidung, ein Wortprotokoll anzufertigen liege im pflichtgemäßen Ermessen der Anhörungsbehörde. Für diesen Anhörungstermin sei daher eine Beschränkung auf eine zusammenfassende Protokollierung vorgesehen. Diese Entscheidung sei nicht gesondert anfechtbar (§ 44 VwGO).

Herr RA Prof. Dr. Ewer erläutert anschließend die unterschiedlichen Funktionen und Aufgaben der Anhörungsbehörde sowie der Planfeststellungsbehörde, die funktionell unterschiedliche Behörden seien. So könne die Anhörungsbehörde über bestimmte Anträge nicht entscheiden, da sie im Gegensatz zu der Planfeststellungsbehörde keine Verfahrenskompetenz habe. Die Planfeststellungsbehörde werde über die verfahrensrelevanten Anträge (z. B. zur Aussetzung des Verfahrens) erst nach Abschluss des Anhörungsverfahrens entscheiden. Es sei dann von der Planfeststellungsbehörde zu prüfen, welche verfahrensrechtlichen Folgen sich hieraus ergäben.

Er gibt an, dass über Antrag Nr. 02 (Aussetzung des Verfahrens, weil die Grenzen zwischen Schleswig Holstein und Niedersachsen nicht gerichtsfest seien) nach Abschluss des Anhörungstermins entschieden werde. Die Planfeststellungsbehörde prüfe dann auch die rechtlichen Auswirkungen.

Zum Antrag Nr. 06 (Herr Dr. Taubert) hinsichtlich einer Ertüchtigung des Altenbrucher Bogens macht **Herr Seidel** den Vorschlag, diesen Antrag als Anregung an den TdV weiter zu leiten. Damit erklärt **Herr Dr. Taubert** sich einverstanden.

Zum Antrag Nr. 10 (Hinzuziehung von nautischen Sachverständigen) bittet die Anhörungsbehörde **Herrn Wieken** um Angabe des zusätzlichen Erkenntnisgewinns durch eine Befragung von Nautikern/Lotsen zu erwarten seien, damit die Planfeststellungsbehörde die Entscheidungserheblichkeit dieses Antrags prüfen könne.

TOP 2 Bedarfsbegründung

TOP 2.1 Technische und wirtschaftliche Notwendigkeit

Herr Seidel eröffnet um 14:15 Uhr den TOP 2 und gibt zunächst eine Zusammenfassung der Einwendungen und Stellungnahmen zu den technischen und wirtschaftlichen Notwendigkeiten des Projektes wieder und bittet den TdV anschließend um Darstellung und Erläuterung, wie sich die aktuelle Wirtschaftskrise auf den Bedarf auswirke.

Herr Osterwald erläutert in einer Präsentation, die Entwicklung des Umschlags und der Schiffsgrößen in den letzten Jahren und gibt einen Ausblick über die zukünftige Entwicklung. Weiter führt er aus, wie der Planungsauftrag zur weiteren Fahrrinnenanpassung zu Stande kam. Nach seiner Einschätzung gehe die Globalisierung weiter, so dass sich an den Prognosen aus den Unterlagen generell nichts ändere.

Nachfolgend gibt **Herr Nix** einen kurzen Überblick über die „Schiffsbewegungen auf der Unter- und Außenelbe“. Statistische Auswertungen würden beweisen, dass Schiffsbewegungen aller Schiffstypen, die tideabhängig bzw. –unabhängig die Elbe befahren, in den letzten 5-6 Jahren mehr oder weniger konstant gewesen seien.

Nach seinen Erkenntnissen sei die Auslastung der Schiffe relativ gering, die max. Konstruktionstiefgänge würden nicht ausgenutzt. Im Mittel würden 2.000 bis 3.000 Container je Schiff in Hamburg tatsächlich geladen bzw. gelöscht. Beispielhaft erläutert er dies an dem Containerfrachter „VELA“ (11.000 TEU-Frachter), der in Hamburg 3.200 Container gelöscht sowie 3.274 Container geladen habe. Die „PINA“ (9.178 TEU-Frachter) habe lediglich 1.978 Container gelöscht und 333 geladen. Er bezweifelt daher die Notwendigkeit einer weiteren Fahrrinnenanpassung, wenn noch nicht einmal heute die Schiffe voll ausgelastet fahren würden.

Des Weiteren verweist er auf ein Rundschreiben des Projektbüros vom 12.08.2008, wonach die Darstellungen des Förderkreises „Rettet die Elbe“ wenig sachgerecht und als Diskussionsgrundlage untauglich seien. Er sei gespannt, wie die Planfeststellungsbehörde die genannten Tatsachen bewerten werde, dass die großen Containerschiffe nur teilbeladen die Elbe befahren.

In einem weiteren Vortrag erläutert **Herr Nix** das Wertschöpfungs- und Arbeitsplatzpotential des Hamburger Hafens anhand der Präsentation „Wertschöpfung, Hamburg schlägt um“.

Er sieht für Hamburg nicht die angegebene Wertschöpfung, da nur 7-10 % der 9 Mio. Container tatsächlich in Hamburg verbleiben und somit zu einer Wertschöpfung beitragen würden. Hamburg entwickle sich immer mehr zu einer „Containerschleuse“, da der Anteil der reinen Transitcontainer ständig zunehme.

Des Weiteren beleuchtet er den Gesamtumschlag im Hamburger Hafen. Dieser habe im Zeitraum von 2003 bis 2007 um 35 % zugenommen. Das Bruttoinlandsprodukt sei in diesem Zeitraum jedoch nur um 14 % gestiegen. Man könne daran erkennen, dass der Containerumschlag von der Wertschöpfung und dem Bruttoinlandsprodukt mehr

oder weniger entkoppelt sei. Ein ähnliches Bild ergebe sich bei den Erwerbstätigen. Aus den statistischen Unterlagen sei hier ein Anstieg der Erwerbstätigen von rd. 5 % zu verzeichnen. Durch den Umschlag im Hamburger Hafen würde somit eigentlich kein Zuwachs entstehen. Es stelle sich daher die Frage, woher die prognostizierten Arbeitsplatzzahlen von PLANCO in den Antragsunterlagen herkämen. Anhand zweier Beispiele untermauert er noch einmal seine Behauptungen. So habe sich bei der HHLA von 1998 bis 2007 der Containerumschlag mehr als verdreifacht, die Personalentwicklung des Gesamtkonzern sei jedoch nur von 3.000 Mitarbeitern auf 4.500 Mitarbeitern gestiegen, wobei im eigentlichen Containerumschlag lediglich 2.000 Mitarbeiter beschäftigt seien. Diese Entwicklung sei auch bei EUROKAI festzustellen, bei der der Containerumschlag ebenfalls wesentlich schneller gestiegen sei als die Personalentwicklung. Es stelle sich aus seiner Sicht daher die Frage, welche Wertschöpfung der Hamburger Hafen tatsächlich mit sich bringe. Er schließt seinen Vortrag mit der Frage an den TdV, wie viele neue Arbeitsplätze durch die letzte Fahrrinnenanpassung und in welchen Bereichen des Hamburger Hafens tatsächlich geschaffen worden seien.

Herr Oellerich führt hierzu aus, dass man mittlerweile davon ausgehe, dass tatsächlich wesentlich mehr Arbeitsplätze vom Hafen abhängen würden, als dies in der Bedarfsdarstellung noch dargestellt worden sei. Die Ausführungen von Herrn Nix würden die Zahlen des TdVs nicht entkräften. Es sei natürlich unstrittig, dass es im Umschlagsgewerbe und im Hafen Rationalisierungsbemühungen und Produktivitätsfortschritte gebe. Dies sei ein Prozess, der in vielen Branchen vorhanden sei, was jedoch keinesfalls gegen den Bedarf einer Fahrrinnenanpassung spräche. Der Hamburger Hafen sei ein bedeutender Arbeitgeber in der Region, so dass man generell darauf achten müsse, dass dessen Wettbewerbsfähigkeit erhalten bleibe bzw. sogar gestärkt werde.

Herr Nix bezweifelt die veröffentlichten Zahlen des Projektbüros, und weist darauf hin, dass er ausschließlich Daten des Statistischen Landesamtes aus dem Zeitraum von 2003 bis 2007 ausgewertet habe. Aus der Auswertung könne man allerdings keine Veränderungen an den Arbeitsplatzzahlen erkennen, die auf die letzte Fahrrinnenanpassung zurückzuführen wären. Die Frage sei hier, wie die in den Antragsunterlagen enthaltenen Daten von PLANCO zu den Arbeitsplatzzahlen ermittelt worden seien. Er gehe davon aus, dass dies nur Schätzungen sein könnten und keine realen Zahlen. Nach seiner Ansicht müsste die Frage beantwortet werden, wie sich die Arbeitsplatzzahlen im Hamburger Hafen tatsächlich nach der letzten Fahrrinnenanpassung entwickelt hätten. Es könne des Weiteren festgestellt werden, dass der Hafen auch ohne eine Fahrrinnenanpassung wachse und bereits seit einigen Jahren 14,5 m tiefgehende Schiffe die Elbe befahren. Die Reeder hätten somit eigentlich keinen Bedarf, denn tatsächlich lege ein Großteil der Schiffe zunächst woanders an, um Ladung zu löschen oder aufzunehmen. Lediglich 1 bis 2 Reedereien würden im Liniendienst direkt aus Asien kommend den Hamburger Hafen anlaufen. Die Entwicklung des Hamburger Hafens in den vergangenen Jahren zeige, dass die Reeder trotz der herrschenden Restriktionen den Hamburger Hafen weiter anlaufen, da hier Geld verdient werden könne.

Daraus lasse sich schlussfolgern, dass die Fahrrinnenanpassung nur dem Wohle der Reedereien und nicht dem Wohle der Bevölkerung Hamburgs und des Umlandes diene.

Herr Oellerich entgegnet hierauf, dass PLANCO statistische Untersuchungen der Arbeitsplatzentwicklung verbunden mit einer ausführlichen Befragung von verschiedenen Reedereien durchgeführt habe, um daraus entsprechende Hochrechnungen abzuleiten. Man könne demnach nicht von einer Schätzung sprechen. Im Übrigen seien die Daten jährlich aktualisiert worden.

Der von Herrn Nix richtigerweise dargestellte Zuwachs sei ein Erfolg der letzten Fahrrinnenvertiefung gewesen. Die Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens hänge natürlich nicht nur ausschließlich von der Fahrrinntiefe ab. Viele andere Faktoren spielten hier ebenfalls eine wichtige Rolle, die in ihrem Zusammenwirken eine positive Entwicklung des Hafens ermöglichten. Gleichwohl nütze die Fahrrinnenvertiefung auch den Reedern, ansonsten hätte man eine schlechte Planung vorgelegt.

Herr Nix hält die PLANCO-Zahlen weiterhin für Schätzungen, da sie statistisch nicht einwandfrei ermittelt worden seien. Im Übrigen sei dies auch aus den PLANCO-Unterlagen herauszulesen (Die entsprechenden Passagen werde Herr Nix noch nachreichen). Die Steigerung der Arbeitsplätze sei nicht allein auf die letzte Fahrrinnenanpassung zurückzuführen, sondern läge eher an der Steigerung des Welthandels um jährlich 6-7 %.

Weiter stellt er in Zweifel, dass die Reedereien Druck ausübten und abwanderten, wenn eine Vertiefung nicht käme.

Herr Seidel stellt abschließend fest, dass sich zu diesem Punkt kein Konsens erzielen lasse. Der Planfeststellungsbehörde sei bewusst, dass dies ein wichtiger Punkt sei, den es in der Abwägung zu berücksichtigen gelte.

Herr von Blücher möchte wissen, wie viele der 209 Schiffe (im Jahre 2008) nicht tideunabhängig eingelaufenen Schiffen Erstanläufer des Hamburger Hafens gewesen seien. Weiterhin möchte er Aufklärung darüber, wie sich die Änderung der Wassertiefenhorizonte des Seekartennulls im Vergleich zu dem Landkartennull in Verbindung mit der Vorratsbaggerei herleite. Die eingetragenen Wassertiefen in den Seekarten hätten sich nicht geändert. Zwischen Seekartennull und Landkartennull sei jedoch ein gewaltiger Unterschied festzustellen. Er bittet um eine eindeutige Erklärung in Zahlen.

Herr Osterwald führt dazu aus, dass eine Unterscheidung in Erstanläufer und andere nicht gemacht worden sei. Weiterhin ergänzt er, dass er die von Herrn von Blücher genannte Zahl von 209 Schiffen nicht nachvollziehen könne. Er habe in seinem Vortrag darauf hingewiesen, dass 58 % der Schiffe mit einem Konstruktionstiefgang von über 12,50 m den Ausbau überhaupt wahrnehmen könne.

Des Weiteren erläutert er, dass sich die Bezugshorizonte der Wasserstände in der Seekarte geändert hätten, weil diese an europäische Standards angepasst worden seien.

Der Bezugshorizont des LAT (lowest astronomical tide) läge ca. 50 cm tiefer als das „alte“ SKN (Seekartennull), das sich bisher auf den MTnw-Stand bezogen habe. Das Seekartennull in den heutigen Karten sei daher gleich LAT. Das bedeute jedoch nicht, dass sich die tatsächlichen Wassertiefen in der Natur verändert hätten, sondern nur deren Bezugshorizont.

Herr RA Prof. Dr. Ewer stellt die Frage nach den Auswirkungen der gegenwärtigen Finanzkrise auf die Wirtschaftlichkeit des beantragten Verfahrens. Hier sei es wichtig zu wissen, ob es sich lediglich um eine Delle in der Umschlagsentwicklung handele, oder ob es sich um eine längerfristige Trendumkehr handele. Er bittet den TdV um Aufklärung, auf welche Überlegungen bzw. Daten sich seine Prognosen stützen würden.

Herr Osterwald antwortet daraufhin, dass die Bedarfsbegründung auf Anfragen an die HPA zu zukünftigen Schiffsgrößenentwicklungen sowie Reedergesprächen basiere. Aktuell sei der Trend festzustellen, dass für die Reedereien die Rationalisierungseffekte bei größeren Schiffen in diesen Krisenzeiten stärker seien als bei kleineren, daher würden kleinere Schiffe zunehmend stillgelegt. Diese Entwicklung hätte sich besonders im letzten halben Jahr deutlich gezeigt. Ob dieser Trend allerdings längerfristig anhalten würde, könne nicht beantwortet werden, da dies „Kaffeersatzleserei“ sei.

Herr Rademacher stellt anhand von verschiedenen Graphiken zum Thema „Schiffsverkehr der Super-Post-Panmax-Schiffe“ die Entwicklung in den letzten zwei Jahren dar. Dabei seien insgesamt über 1.000 Schiffe beobachtet worden. Monatlich hätten etwa 50 dieser großen Schiffe Hamburg angelaufen, was etwa einer täglichen Frequenz von 1,7 Schiffen entspräche. 75 % davon seien tideunabhängig eingelaufen, 90 % davon ausgelaufen.

Im Gegensatz zu den Nutzen-Kosten-Untersuchungen der Planunterlagen lasse sich über die letzten 1,5 Jahre bei den tideabhängig fahrenden Schiffen ein deutlicher Rückgang erkennen.

Der durchschnittliche Schiffstiefgang habe einlaufend bei 12,18 m gelegen und auslaufend bei 11,70 m. Insgesamt sei festzuhalten, wie bereits die Ausführungen von **Herrn Nix** zeigten, dass die Konstruktionstiefgänge nie erreicht bzw. ausgenutzt worden seien. Auch der mögliche Tiefgang von 15,10 m sei nie ausgenutzt worden. Es fährt weniger als 1 Schiff in dieser Klasse tideunabhängig pro Tag nach Hamburg.

Im Gegensatz zu den Ausführungen des TdVs zur Wettbewerbsfähigkeit, hätten auch andere Häfen wie zum Beispiel Antwerpen, Le Havre oder South Hampton Tiefgangsrestriktionen.

Weiter gibt er an, dass man das Gewicht eines durchschnittlichen Containers mit 10 Tonnen und nicht mit 12,5 Tonnen, wie der TdV in den Planunterlagen angegeben habe, ansetzen müsse.

Herr Rademacher erläutert am Beispiel der „Clementine MAERSK“ die Praxis des Leichterns. So könne auch Cuxhaven eine reale Alternative durch dortiges Leichtern

darstellen. Man könne anhand der aufgezeigten Datenbank sehen, dass viele Schiffe bereits in Rotterdam oder Bremerhaven leichtern, bevor sie Hamburg anlaufen. Dies zeige, dass nicht allein die Tiefgänge die Hauptrolle beim Anlaufen der Häfen seien. Er möchte wissen, ob überhaupt entsprechende Alternativen untersucht worden seien. Weiter wirft er die Frage auf, ob der TdV eine „kleine Lösung“ der Fahrrinnenanpassung von 50 cm Vertiefung durchgespielt habe und wenn ja, welche Erkenntnisse sich daraus ergeben hätten.

Auch nach Ansicht von **Herrn Altenburg** seien die von der PLANCO-Consulting GmbH angeführten Zahlen geschätzt. Er begründet dies mit dem von der Bundesregierung prognostizierten drastischen Rückgangs des Wachstums der deutschen Wirtschaft von rund 6 % für 2009. Dieser starke Einbruch werde auch noch bis zum Jahre 2012 spürbar sein. Es könne seiner Meinung daher nicht sein, dass innerhalb von 2-3 Jahren die prognostizierten 18 Mio. TEU pro Jahr erreicht würden. Die vorliegende Prognose sei mit den Wirkungen der Weltwirtschaftskrise hinfällig. Er fordert entsprechend seines Antrags Nr. 14 die Aussetzung des Verfahrens aufgrund veralteter Datenbasis und spekulativer Hochrechnungen.

Herr Schröder merkt an, dass er einen Widerspruch in der Broschüre „Bedarf - Hintergrund und Umfang des Ausbaubedarfs“ im Vergleich zu der von Herrn Osterwald gezeigten Folie „Großcontainerschiffe im Hamburger Hafen“ sähe. Anhand der Folie könne man die Aussage der Broschüre nicht nachvollziehen, dass die Bedeutung des Hamburger Hafens wachsen und das Bemessungsschiffe bereits heute dominieren würde.

Des Weiteren geht er auf die Umschlagsentwicklung ein, die zeige, dass bis 2015 die 18 Mio. TEU (ausgehend von einer bisher veranschlagten Steigerungsrate von 1 Mio. TEU/Jahr seit 2003) nicht erreicht werden können, da für 2009 der Umschlag voraussichtlich erst bei 8 Mio. TEU liegen werde. Das zeige, dass die Hochrechnungen aufgrund der aktuellen wirtschaftlichen Entwicklung unbedingt anzupassen seien.

Zudem zitiert er seine Einwendung vom 18.11.2008 und bittet den TdV um Darstellung des Leercontaineranteils sowie der durchschnittlichen Containergewichte. Zudem weist darauf hin, dass die maximalen Konstruktionstiefgänge bislang nicht ausgenutzt würden.

Herr Oellerich erläutert dazu, dass die Darstellung des Ist-Zustandes zutreffend wiedergegeben worden sei, daraus jedoch keine Rückschlüsse gezogen werden könnten. Was man heute auf der Elbe beobachten könne, sei eine Reaktion der Reeder auf die herrschenden Tiefgangsbedingungen. Tatsache sei, dass die Reeder in aller Regel versuchen, tideabhängigen Verkehr zu vermeiden. In der Regel operieren sie mit getakteten Fahrplänen. Das sei eine Anpassungsstrategie an den Ist-Zustand.

Es sei des Weiteren richtig, dass der tideabhängige Verkehr zugenommen habe, seit einigen Jahren jedoch seinen Höchststand erreicht. Die Zahlen schwanken um die 400 Schiffe und hätten bedingt durch die Weltwirtschaftskrise im Jahr 2008 noch einmal abgenommen.

Auf die Frage von Herrn Schröder nach dem Leercontaineranteil antwortet **Herr Oellerich**, dass dieser in Hamburg im Jahr 2008 bei 18,8 % gelegen habe. Dies läge insbesondere daran, dass der Umschlag bzw. die Containertransporte in die osteuropäischen Staaten sehr stark zugenommen hätten. Dadurch, dass man viel importiert und wenig exportiert habe, sei ein hoher Leercontaineranteil entstanden, der in früheren Jahren durch einen verstärkten Export in die USA kompensiert werden konnte.

Insgesamt lasse sich jedoch festhalten, dass die durchschnittliche Tiefgangsauslastung in den vergangenen Jahren kontinuierlich gewachsen sei. Im Übrigen dürften die Tiefgänge der Häfen nicht direkt miteinander verglichen werden, da zum Beispiel die Länge der Revierfahrten und somit der Tidefenster unterschiedlich seien (z. B. läge zum Antwerpen näher an der Mündung, daher ist ein größeres Tidefenster möglich).

Herr Schröder geht noch einmal auf die Vorträge von Herrn Nix und Herrn Rademacher ein, wonach die Spitzen nicht bei 12,50 m bzw. 12,60 m lägen, sondern zwischen 11,90 m und 12,20 m. Diesen Aussagen aus den Vorträgen habe der TdV nicht widersprochen.

Dies bedeute, dass die Reeder noch nicht einmal das ausnutzen würden, was bei tideunabhängiger Fahrt möglich wäre. Anscheinend gebe es nicht genug Ladungsaufkommen.

Herr Oellerich erläutert hierzu anhand einer Folie, dass die tatsächliche Hauptausnutzung im Bereich von 12 m läge. Im Jahr 2007 hätte das Maximum zwischen 12,0 m und 12,50 m gelegen. Es sei darauf hinzuweisen, dass die maximalen Höchststiefgänge nur für mittlere Tideverhältnisse gelten würden. Bei 50 % aller Tiden läge man daher mit dem Wasser tiefer, so dass die angesprochenen Werte nicht erreicht werden könnten.

Ergänzend führt **Herr Schröder** aus, dass es zum Einen eine Baggertoleranz von 30 cm gebe. Bei den Fahrwassertiefen seien Mindertiefen von 30 – 50 cm einkalkuliert worden. Darauf müsse der TdV bei seinen Ausführungen hinweisen.

Herr Osterwald erwidert hierauf, dass es zurzeit keine Mindertiefen gebe. In der Zukunft solle allerdings 1 Fuß Mindertiefe vorgehalten werden. Ebenso werde die Baggertoleranz nicht an die Schifffahrt weitergegeben, da diese als Sicherheitszuschlag zu betrachten sei.

Herr Nix ist bewusst, dass die Reedereien durch Rationalisierung größere Schiffe bevorzugen und kleinere stilllegen würden. Am Beispiel der Diskussion zum Jumbo-LKW in Deutschland erläutert er jedoch, dass diese Großraum-LKW keine straßenverkehrliche Zulassung bekommen hätten und stellt in diesem Zusammenhang die Frage, warum dies nicht auch bei der Schifffahrt möglich sei. Analog der Straßen, könne der Fluss nicht mit größeren Schiffen befahrbar sein, weil dieser eben nicht die entsprechende Tiefe aufweise. Diese Frage bedürfe nach seiner Sicht einer rechtlichen Klärung.

Herr Seidel antwortet dazu, dass dies eine Abwägungsfrage sei, die im Verfahren zu beantworten sei.

Herr Nix weist darauf hin, dass die Prognosen zur NKU (Nutzen-Kosten-Untersuchung) sehr vage seien. So habe PLANCO in früheren Verfahren die voraussichtlichen Umschlagsentwicklungen für den Hamburger Hafen viel zu niedrig angesetzt, und bei dem hier beantragten Vorhaben sei die PLANCO-Prognose eindeutig überschätzt worden. Er stellt daher den Antrag auf Feststellung, welche Daten für die Prognosen erhoben worden seien und aus welchem Jahr die verwendeten Daten stammen. Sollte sich hierbei herausstellen, dass die verwendeten Daten älter als 3 Jahre seien, so müsste die NKU-Untersuchung auf jeden Fall nachgebessert werden.

Herr RA Prof. Dr. Ewer stellt in diesem Zusammenhang die Frage an den TdV, ob dieser davon ausgehe, dass es sich bei dem aktuellen wirtschaftlichen Einbruch um eine kurzfristige Delle oder um einen länger anhaltenden Trend handle. Des Weiteren möchte er wissen, ob es sich bei den von PLANCO durchgeführten Befragungen der Reeder um eine repräsentative Befragung handle und bittet den TdV um Überlassung der entsprechenden Unterlagen.

Für den TdV entgegnet **Herr Oellerich**, dass man dieser Bitte gerne nachkommen werde. Im Übrigen macht er deutlich, dass die Elbe nicht für einen bestimmten Umschlag in Hamburg hin vertieft werden solle, sondern dass die Vertiefung vor dem Hintergrund der aktuellen Schiffsrößenentwicklung erforderlich sei. Dies komme natürlich auch dem Hafen zugute.

Herr RA Prof. Dr. Ewer kann den Ausführungen des TdVs folgen, da nach Rechtsprechungen ein Bedarf auch induziert werden dürfe. Durch Schaffung von bestimmten infrastrukturellen Voraussetzungen könne durchaus ein entsprechender Anreiz geschaffen werden, um einen Bedarf zu wecken. Dies sei rechtlich in Ordnung. Allerdings sei es für die Planfeststellungsbehörde wichtig zu wissen, ob ein solcher Bedarf gegenwärtig auch geweckt werden könne. Dieser Punkt sei auf jeden Fall vertiefungsbedürftig, da zurzeit noch keine ausreichenden Fakten vorlägen, um dies sinnvoll überprüfen zu können.

Herr Nix bezweifelt die Aussagen von Herrn Oellerich. Bei jeder Elbvertiefung werde immer der Reeder vorgeschoben. Dies seien alles nur Phantomgespräche, es gebe keine Dokumentation darüber. Er berichtet von Gesprächen des Förderkreises „Rettet die Elbe“ mit Hamburger Reedereien (CMA, CGN), wonach es durchaus üblich sei, dass Container in den Häfen stehengelassen würden, um kostenintensive Termine einhalten zu können (z. B. Passage Suez-Kanal oder Hongkong). In der Regel seien daher meistens Zufahrtsprobleme der LKW für stehen gelassene Container verantwortlich und nicht die fehlende Elbvertiefung. Er möchte daher wissen, wie viele verzögerte Abfahrten es bislang tatsächlich gegeben habe, wie viele Container tatsächlich nicht transportiert werden konnten und welche Restriktionen, wie z. B. verspätete Warenu-

lieferung, hierbei eine Rolle gespielt hätten. Er habe die schon mehrfach angeforderten Informationen leider immer noch nicht erhalten.

Zum Abschluss seines Wortbeitrages verweist er auf Aussagen des Hamburgischen Wirtschaftssenator Gedaschko, demzufolge der Containerumschlag im Hamburger Hafen um 25 % (ein Viertel von 9 Mio.) zurückgegangen sei. Diese Aussage passe daher nicht zur geplanten Fahrrinnenanpassung.

Herr Seidel sichert zu, dass diese Aussagen selbstverständlich in die Abwägung einbezogen würden.

Herr Rademacher zeigt sich positiv überrascht über die Aussagen von Herr Prof. Dr. Ewer, dass genauere Daten angefordert würden. Da die großen Schiffe ja tatsächlich bereits auf der Elbe verkehren würden, könnten Daten zum realen Schiffsverkehr ausgewertet werden. Man sei nicht allein auf Prognosen angewiesen. Im Übrigen widerspreche er den Ausführungen von Herrn Oellerich zur Gauß'schen Normalverteilung. Es zeige sich nach seinen Auswertungen, dass die Tiefgangsrestriktionen keine Rolle spielen würden. Weiterhin stellt er den Antrag, die Daten insbesondere vor dem Hintergrund der Wirtschaftskrise zu beurteilen.

Zur Frage der Prognosegenauigkeiten führt **Herr RA Prof. Dr. Ewer** aus, dass es hier immer wieder Unsicherheiten und Streit gebe. An dieser Stelle sei die Rechtsprechung jedoch eindeutig: Solange eine Prognose nicht gänzlich ungeeignet sei, sei sie auch zu akzeptieren. Entscheidend für die Beurteilung sei allerdings die Prognosebasis. Es sei wichtig zu wissen, ob sich diese grundlegend oder nur vorübergehend geändert habe. Natürlich habe man vor 10 Jahren eine andere Situation gehabt, so dass man sich heute auf aktuellere Daten stützen müsse.

Herr Altenburg stellt den Antrag, das Erörterungsverfahren auf unbestimmte Zeit auszusetzen, bis belastbares Datenmaterial vorhanden sei (vgl. Antrag Nr. 15). Die Prognosen seien durch die aktuelle Weltwirtschaftskrise weggebrochen. Der Bedarf müsse somit erneut nachgewiesen werden. Da es keine belastbare Datenbasis gebe, sei alles andere Spekulation. Erst wenn die Datenbasis verifiziert werden könne, sei ein erneuter Erörterungstermin durchzuführen.

Er zitiert in diesem Zusammenhang den Wirtschaftssenator der Freien und Hansestadt Hamburg, Herrn Gedaschko, der die Bürger bei der anstehenden Planung „mitnehmen“ wolle. Bei einer Fortsetzung des Verfahrens würden die Bürger allerdings die Verlierer sein. Er appelliert daher noch einmal an die Beteiligten, ein faires Verfahren durchzuführen.

Herr RA Prof. Dr. Ewer macht noch einmal deutlich, dass das Anhörungsverfahren ausschließlich dazu dient, den Gegenstand des Verfahrens zu erörtern. Die Entscheidung über die Zulässigkeit der Datenbasis werde allein von der Planfeststellungsbehörde getroffen. Sollten neuere Daten erhoben werden müssen, sei zu einem späteren Zeitpunkt über ein erneutes Beteiligungsverfahren zu entscheiden.

Herr Locht merkt an, dass nach den Aussagen von Herrn Oellerich die Reeder ja durchaus anpassungsfähig seien. Es stelle sich daher die Frage, ob die Reeder nicht insoweit anpassungsfähig sein könnten, dass sie zukünftig breitere, anstatt immer tiefere Schiffe bauen könnten.

Hierauf entgegnet **Herr Osterwald**, dass man gemeinsam mit der Zertifizierungsgesellschaft Germanischer Lloyd eine solche Breitenentwicklung bei den Schiffen beobachte. Es sei allerdings zu beachten, dass durch die größere Krängung der breiteren Schiffe auch größere Wassertiefen erforderlich seien, wodurch auch die hydrologischen Folgen einer solchen Ausbaumaßnahme verstärkt würden. Daher sei man dazu übergegangen, für das, was bereits am Markt fährt, eine Erhöhung des Tiefganges um 1 Meter für die Ist-Schifffahrt zu ermöglichen.

Aus Sicht von **Herrn Zimmermann** würde in der bisherigen Diskussion die Frage der Grenzen deutlich. Man komme in Dimensionen hinein, die eigentlich nicht mehr handelbar seien. Ferner stellt er die Frage, wie man solche prognostizierte Mengen überhaupt nach Hamburg bekäme und wie diese Verkehrsmengen getaktet werden sollen. Er weist in diesem Zusammenhang auf die Wichtigkeit der Zahlen hin und die Problematik ihrer Hochrechnung.

Herr Oellerich erwidert hierzu, dass dies eine theoretische Frage sei. Es sei festzuhalten, dass es ohne eine erneute Fahrrinnenanpassung nicht möglich sei, 18 Mio. TEU in Hamburg umzuschlagen.

Nach Ansicht von **Herrn Schröder** seien die Zahlen der Bedarfsermittlung aus dem Jahre 2005 aktuell tatsächlich um ein Drittel niedriger (9 Mio. statt 12 Mio. für das Jahr 2009), so dass man heute eine ganz andere Ausgangssituation habe. Aus seiner Sicht müsste daher auch die Alternative, die Elbe nur um 50 cm zu vertiefen, geprüft werden.

Herr Seidel weist darauf hin, dass dieser Aspekt unter dem TOP 2.2 (Alternativen und Varianten) zu diskutieren sei. Er unterbricht die Verhandlung um 16:42 Uhr für eine Pause bis 17:00 Uhr.

TOP 2.2 Alternativen und Varianten

Herr Seidel eröffnet die Verhandlung um 17:10 Uhr erneut. Der Antrag Nr. 15 von Herrn Altenburg, die Durchführung der Erörterung bis zur Vorlage einer aktualisierten Datengrundlage auszusetzen, wird von ihm abschlägig beschieden. Zur Begründung führt Herr Seidel an, die Entscheidung, ob die Daten eine hinreichende Aktualität aufwiesen, obliege allein der Planfeststellungsbehörde. Selbst wenn diese nach Abschluss der Erörterungstermine zu dem Ergebnis kommen sollte, dass die Datengrundlage tatsächlich nicht ausreichend sei und demzufolge neue Daten in das Verfahren eingeführt werden müssen, würde dies nicht von vornherein dazu führen, dass ein er-

neuter Erörterungstermin durchzuführen sei. Die Entscheidung über das weitere Vorgehen liege auch in diesem Fall im freien Ermessen der Planfeststellungsbehörde.

Im Folgenden fasst **Herr Seidel** den wesentlichen Inhalt der Einwendungen und Stellungnahmen zu TOP 2.2 zusammen.

Anschließend erläutert **Herr Nix** anhand einiger Folien, dass die ausbaubedingten Auswirkungen seiner Ansicht nach deutlich minimiert werden könnten. Da durch die Tide die der Schifffahrt zur Verfügung stehende Tiefe an jedem Ort in Abhängigkeit von der jeweiligen Zeit variere, sei die Festlegung einer generellen Solltiefe nicht erforderlich. Stattdessen müsse konkret berechnet werden, welche Bereiche der Ausbaustrecke überhaupt angepasst werden müssen.

Herr Osterwald begründet anhand eines kurzen Vortrags, wie der TdV die beantragte Ausbautiefe berechnet habe. Hierbei habe der TdV zunächst einige nautische und technische Randbedingungen zu berücksichtigen gehabt. Hierzu gehörten u. a. die Größe des Bemessungsschiffs (L: 350 m, B: 46 m, T: 14,50 m), die Flutstromrestriktion, die Höhenlage des Elbtunnels, die Bemessungsgeschwindigkeit (sichere Passage bei vertretbaren schiffserzeugten Belastungen) und die Trassierung der Fahrrinne. Unter Zugrundelegung dieser Randbedingungen sei eine Simulationsstudie von der Fachhochschule Wismar unter Beteiligung der Elblotsen und weiteren nautischen Sachverständigen erstellt worden. Aus dieser Simulationsstudie wurden die erforderlichen Baumaßnahmen abgeleitet, die erforderlich sind, um eine tideunabhängige Erreichbarkeit des Hamburger Hafens mit dem Bemessungsschiff zu erreichen.

Auf die Nachfrage von Herrn Nix, wie der TdV die der Simulationsstudie zugrunde gelegten Schiffsgeschwindigkeiten ermittelt habe, erläutert **Herr Osterwald**, dass der TdV hierzu die tatsächlich vorhandenen Verhältnisse berücksichtigt habe.

Herr Nix weist darauf hin, dass Containerschiffe auf der Elbe – z. B. aufgrund ungünstiger meteorologischer Verhältnisse – bereits zahlreichen Restriktionen unterliegen würden. Aus diesem Grund sei nicht nachzuvollziehen, warum die nur in wenigen Fällen relevanten Restriktionen aufgrund zu großer Tiefgänge einen Ausbau erforderten.

Herr Osterwald entgegnet, die von Herrn Nix angeführten tiefgangsunabhängigen Restriktionen hätten Eingang in die Simulationsstudie gefunden. Er erklärte sich bereit, Herrn Nix die hierfür relevanten Informationen zeitnah zukommen zu lassen. Die Planfeststellungsbehörde wird diese Information ebenfalls erhalten.

Herr Rademacher kritisiert, der TdV habe bisher noch keine Unterlagen vorgelegt, aus denen hervorgehe, welche wirtschaftlichen Auswirkungen eine geringere Ausbautiefe hätte.

Herr Osterwald erwidert, der TdV habe der Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) die beantragte Ausbautiefe zugrunde gelegt. Für geringere Ausbautiefen gebe es keine detaillierten Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen.

Herr Schröder vertritt die Auffassung, die NKU sei überholt, da die wirtschaftlichen Auswirkungen des Jade-Weser-Ports in Wilhelmshaven und des Containerterminals 4 in Bremerhaven nicht berücksichtigt worden seien. Weiterhin seien der NKU lediglich die Konstruktions-, und nicht die tatsächlich relevanten Ist-Tiefgänge zugrunde gelegt worden.

Herr Osterwald erläutert, die durchschnittliche Differenz zwischen Konstruktions- und Ist-Tiefgang betrage etwa 1 m. Bezogen auf das Bemessungsschiff mit einem Ist-Tiefgang von 14,50 m sei daher von einem Konstruktionstiefgang von etwa 15,50 m auszugehen.

Auf die Nachfrage von **Herrn Schröder**, ob bedingt durch die Hafenanlagen in Cuxhaven zusätzliche Restriktionen für die Schifffahrt auf der Elbe zu erwarten sind, entgegnet **Herr Osterwald**, hiervon sei nicht auszugehen, da bereits größere Hafenanlagen vorhanden seien und der Tidefahrplan hierauf ausgerichtet sei. Eine Erweiterung dieser Hafenanlagen führe nicht zu weiteren Restriktionen.

Herr Altenburg kritisiert, dass eine Beteiligung Hamburgs am Jade-Weser-Port als Alternative zur Fahrrinnenanpassung offenbar nicht ernsthaft geprüft worden sei. Diesbezüglich müsse eine wirtschaftliche Betrachtung nachgereicht werden.

Herr RA Prof. Dr. Ewer erläutert den Gegenstand der im Planfeststellungsverfahren durchzuführenden Alternativenprüfung. Dieser sei nach ständiger Rechtsprechung auf die vom TdV verfolgten Planungsziele begrenzt. Im vorliegenden Fall sei das Planungsziel die Erreichbarkeit Hamburgs mit dem Bemessungsschiff. Nur im Hinblick auf dieses Planungsziel sei die Planfeststellungsbehörde befugt, sich ernsthaft aufdrängende Alternativen zu prüfen. Er verweist auf ein Beispiel aus der Bauleitplanung. Sei die Genehmigungsfähigkeit eines Einkaufszentrums zu prüfen, sei ebenfalls nicht Prüfungsgegenstand, ob es in den Nachbargemeinden bereits ausreichend Einkaufszentren gebe.

Herr Sommer entgegnet, nach den Vorschriften des Bundeswasserstraßengesetzes (WaStrG) sei zu prüfen, ob das beantragte Vorhaben dem Wohl der Allgemeinheit diene. Dies sei nicht der Fall, wenn es zumutbare Alternativen zu einer Fahrrinnenanpassung gebe und der Ausbau somit nicht erforderlich sei.

Herr Schröder nimmt Bezug auf die Ausführungen von Herrn Osterwald zur Differenz zwischen Konstruktions- und Ist-Tiefgängen und weist darauf hin, dass die Elbe demzufolge nicht nur für das Bemessungsschiff, sondern für weitaus größere Schiffseinheiten

ten ausgebaut werden soll. Bisher sei er davon ausgegangen, dass das Bemessungsschiff einen Konstruktionstiefgang von 14,50 m habe.

Herr Osterwald erläutert, dass das Bemessungsschiff kein real existierendes Schiff sei, sondern lediglich eine Art Schablone, anhand derer die erforderliche Trassierung, Fahrrinnenbreite und Ausbautiefe ermittelt worden sei. Das Bemessungsschiff sei somit nicht mit den Schiffseinheiten gleichzusetzen, die von dem Ausbauvorhaben profitieren sollen. Es sei allgemein bekannt, dass auf der Elbe bereits heute Schiffe mit wesentlich größeren Abmessungen als das Bemessungsschiff verkehren. Er führt zur Veranschaulichung ein Beispiel aus dem Straßenbau heran. Für die Planung von Bundesstraßen werde kein bestimmtes PKW-Modell zur Bemessung herangezogen. Stattdessen orientierten sich die Planungen daran, dass ein durchschnittlicher PKW die Straße auch bei widrigen Verkehrsverhältnissen mit Tempo 80 km/h befahren kann. Dies schließe allerdings nicht aus, dass bei gutem Wetter schneller gefahren werden könne.

Herr von Blücher regt an, die Wirtschaftlichkeit der heute gebauten bzw. geplanten sehr großen Containerschiffe kritisch zu hinterfragen. So seien infolge der Ölkrise 1978 zahlreiche Großtanker aufgrund mangelnder Wirtschaftlichkeit verschrottet worden.

Herr Rademacher schließt sich den Ausführungen von Herrn von Blücher an und berichtet, nach seinen Beobachtungen seien die großen Containerschiffe auf der Elbe mit etwa 10.000 TEU nahezu nie vollständig ausgelastet gewesen. Seinen Schätzungen nach hätten die von ihm beobachteten Schiffe jeweils etwa 1.000 bis 1.500 zusätzliche TEU laden und gleichwohl immer noch den Hamburger Hafen tideunabhängig erreichen können.

Herr Seidel schließt den TOP 2.2 um 18:15 Uhr.

TOP 3 Betroffenheiten in der Bauphase

Für den TOP 3 übernimmt **Herrn Böschen (PFB)** die Verhandlungsleitung.

TOP 3.1 Immissionen

Im Folgenden fasst **Herr Böschen** den wesentlichen Inhalt der Einwendungen und Stellungnahmen zu TOP 3.1 zusammen. Nach entsprechender Nachfrage stellt er fest, dass es zu diesem Thema keinen Erörterungsbedarf gibt.

TOP 3.2 Fischerei

Herr Böschen trägt den wesentlichen Inhalt der hierzu vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen zusammen.

Herr Hinners (Vertreter der Interessengemeinschaft der Elbe-Weser Fischer) weist ergänzend darauf hin, dass das Gebiet der Medemrinne als bedeutendes Fanggebiet zumindest zu 50 % verloren gehe.

Herr Dr. Taubert fügt hinzu, die ausbaubedingte Strömungserhöhung erhöhe die Gefahr, dass ein Fischkutter quer schlägt und anschließend kentert. Hiermit verbunden sei eine unmittelbare Gefahr für Leib und Leben der Besatzung dieser Schiffe.

TOP 3.3 Sonstiges

Herr von Blücher weist darauf hin, dass die Elbe in der Vergangenheit aufgrund industrieller Nutzungen eine starke Schadstoffbelastung erfahren habe. Er bittet den TdV um Mitteilung, wie dieser verhindern wolle, dass die im Sediment enthaltenen Schadstoffe aufgrund der Baggerungen wieder aufgedeckt und in das Gewässer eingebracht werden.

Herr Osterwald erklärt hierzu, der TdV habe im Vorfeld der Planungen umfangreiche Baugrunduntersuchungen durchführen lassen. Bezogen auf die Bundesstrecke sei dabei festgestellt worden, dass keinerlei Schadstofffreisetzungen zu erwarten seien. Dies sei bereits dadurch begründet, dass die anstehenden Böden erstmals gebaggert würden. Auch bezogen auf die in Hamburg zu erwartenden Feinstsedimente lägen dem TdV genaue Erkenntnisse vor. Dies schließe auch die Bereiche ein, in denen die Fahrinne nicht nur vertieft, sondern auch verbreitert werden soll.

Herr Böschen schließt den TOP 3 um 18:30 Uhr. Die Verhandlung wird für heute geschlossen.

2. Erörterungstag: 5. Mai 2009

TOP 4 Änderungen der Tidedynamik/ Gutachten der BAW

TOP 4.1 Wasserstände und Tidekenngößen

TOP 4.2 Zunahme von Sturmflutrisiken/Überflutungsgefahren

TOP 4.3 Strömungsgeschwindigkeiten und Wellen

TOP 4.4 Schwebstoffe, Sedimentation und Erosion, Verschlickung der Nebenflüsse

Herr Seidel eröffnet die Verhandlung erneut um 10:02 Uhr und erklärt, dass die Unterpunkte zu TOP 4 nicht getrennt voneinander, sondern sinnvollerweise zusammengefasst erörtert werden sollen. Er übergibt Herrn Dr. Heyer das Wort für einen einleitenden Vortrag zu den BAW-Gutachten.

Herr Dr. Heyer (BAW, TdV) stellt sich vor und erläutert die Aufgaben der BAW. Aufgabe im Rahmen der Untersuchungen sei es gewesen, die abiotischen, physikalischen Veränderungen der Zustandsgrößen und deren Wechselwirkungen zu ermitteln und darzustellen. Es seien verschiedene Systemzustände mit Hilfe von Modellen abgebildet worden, um Prognosen für die ausbaubedingten Änderungen der Fahrrinnenanpassung zu ermitteln. Zusammenfassend stellt er dazu kurz die erstellten Untersuchungen und Szenarien in einer Präsentation vor (z. B. Tidekenngößen wie Wasserstandentwicklungen, Scheitelwasserstände, Wassertiefen, Strömungsgeschwindigkeiten, Salzgehalt).

Des Weiteren geht er auf die beantragte Strombaukonzeption ein. Der Zweck des Strombaukonzeptes bestehe darin, dass Ausbaubaggermaterial sinnvoll zu verbauen um durch tidedämpfende Maßnahmen Vorteile zu erreichen. Der Stromauftransport von Sedimenten solle damit minimiert werden. Er erklärt, dass es angedacht sei, diese Strombaukonzepte laufend weiterzuentwickeln.

Anhand von Graphiken zeigt er die morphologische Entwicklung der Außenelbe über einen Zeitraum von 1878 bis 1976. Man könne hieraus ableiten, dass die Prozesse der „wandernden Rinnen“ (Rinnendynamik) sehr langfristig wiederkehrende Prozesse seien, die nicht auf vorherige Fahrrinnenanpassungen zu rückzuführen seien.

Zudem beschreibt er, dass die geplante und beantragte Unterwasserablagerungsfläche UWA-Medemrinne Ost an einen Ort in dem Rinnensystem vorgesehen sei, der morphologisch keinen großen Änderungen („Scharnier der morphologischen Entwicklung“) unterläge. Es sei sogar davon auszugehen, dass die UWA die natürlichen Effekte der Versandung der Rinne unterstütze, was zu einem tidedämpfenden Effekt führe.

Weiter erläutert **Herr Dr. Heyer**, dass die Prognosen auf der Modellbildung aus dem Jahre 2003 basieren. Der Planerische Ist-Zustand (PIZ) enthalte jedoch auch andere geplante oder bereits durchgeführte Maßnahmen (z. B. Tiefwasserliegeplatz am Mühlenberger Loch). Er gibt an, dass der Ausbauzustand (AZ) für alle Tidekenngrößen als Differenzen zum Ist-Zustand abgebildet seien und diese Differenzen ohne ein Strombaukonzept um 50% höher seien. Zudem sei im Modell der morphologische Nachlauf auf der sicheren Seite angesetzt, so dass tatsächlich mit geringeren Baggermengen als die angegebenen 11 Mio. m³ gerechnet werden könne.

Er stellt richtig, dass im Gegensatz zu gestrigen Aussagen, für alle Tidekenngrößen mittlere sowie maximale Werte ermittelt worden seien.

Als nächsten Punkt greift er das Thema des Salzgehaltes auf. Er erläutert, dass sich die ausbaubedingte Verschiebung der Brackwasserzone auf 1.400 m stromaufwärts belaufe.

Außerdem führt er an, dass ausbaubedingt keine höheren Deichsicherheitsrisiken zu befürchten seien und sich die Laufzeiten von Sturmfluten um ca. 5 Minuten zwischen Cuxhaven und Hamburg verkürzen.

Zu diesen Erläuterungen möchte **Herr Schröder** wissen, wie sich die Strömungsgeschwindigkeit im Bereich des Altenbrucher Bogens seit der letzten Fahrrinnenanpassung bis heute verändert habe. Durch die ausbaubedingte Zunahme der Strömungsgeschwindigkeit von bis zu 20 % in diesem sensiblen Bereich würde das Wasser bei Sturmfluten schneller auflaufen. Er bittet daher um genaue Angaben zur zeitlichen Veränderung.

Im Übrigen seien während der Teilverfüllung der Medemrinne die Fangmöglichkeiten der Kutterfischer stark eingeschränkt.

Er weist anschließend auf die klimabedingten Auswirkungen hin und nennt in diesem Zusammenhang die Prognose von Herrn Helmut Thamer von der TUTech GmbH für das Jahr 2030, nach der mit einer Sturmflutscheitelerhöhung um 23 cm zu rechnen sei, wobei die Windgeschwindigkeiten um bis zu 10 % zunehmen würden.

Er befürchtet daher durch die Teilverfüllung der Medemrinne durch die UWA eine zunehmende Gefährdung im Sturmflutfall.

Herr Dr. Heyer erläutert dazu, dass die ausbaubedingte Erhöhung der Strömungsgeschwindigkeit in der Fahrrinne im Mittel bei 8 % und im Maximum bei 10 % läge. Er gibt an, dass die Verkürzung der Laufzeit sich auf den gesamten Abschnitt zwischen Cuxhaven und Hamburg beziehe, so dass sich direkt in Cuxhaven kaum eine Verkürzung feststellen ließe.

Bezogen auf die aktuellen Untersuchungen des Projektes „Klimzug Nord“ zum Klimawandel und den in diesem Zusammenhang getroffenen Aussagen von Herrn Thamer, möchte sich Herr Dr. Heyer nicht äußern, da er hier keinen Zusammenhang zu dem hiesigen Verfahren sähe und die dort erwähnten Zahlen noch nicht verifiziert seien.

Außerdem erläutert er, dass sich die Sturmflutscheitelwasserstände ausbaubedingt nicht wesentlich verändern, da bei Hochwasser der prozentuale Querschnittsanteil des zusätzlichen Ausbaus wesentlich geringer sei, als der prozentuale Querschnittsanteil

bei Niedrigwasser. Dies gelte auf für die Nachfrage von Herrn Dr. Taubert zu den Ufervorspülungen.

Herr Nix (Förderkreis „Rettet die Elbe“) zeigt anschließend eine Präsentation zur „Morphologie der Tideelbe“, die Herr Dr. Baumgart bereits im Hamburger Erörterungstermin vorgeführt hatte. Er beschreibt die Fahrrinne in der Elbe als riesengroßes Bauwerk, bei dem er die Gesamtdarstellung des Strömungsgeschehens vermisst. Nach seiner Ansicht ließen sich nur mit einer vollständigen Sedimentgesamtbilanz Problemzonen lokalisieren.

Weiter führt er aus, dass die UWAs eine erhebliche Veränderung des Gewässers darstellen würden und damit nicht dem Verschlechterungsgebot der WRRL genügen. Auch sieht er hierin keinen Vorteil für das Allgemeinwohl. Viel mehr sieht er eine Alternative in Hafenkooperationen und dem Einsatz von kleineren Schiffen.

Nachfolgend stellt **Herr Nix** einige Fragen an den TdV. Er möchte wissen ob die UWA-Medemrinne Ost als festes Bauwerk angesehen werden kann und ob es mit Schlackesteinen befestigt werden müsse.

Herr Osterwald beschreibt dazu die historische Entwicklung der Planung der UWA und stellt klar, dass es kein festes Bauwerk sei, sondern den natürlichen Verhältnissen flexibel angepasst werden könne und es so eine nachhaltige Bauweise sei. Er gibt an, dass ein Initialdamm aus Wasserbausteinen geplant sei und in einigen Bereichen auch eine Abdeckung als Filterschicht mit Granitmaterial aus Norwegen, das sich im Straßenbau in Deutschland bewährt habe.

Herr Nix interessiert weiter die Gesamtausbreitung der Salzsole und wie sie sich durch die Fahrrinnenanpassung verändere. Er vermutet, dass die Ausdehnung weit aus über die angegebenen 1,4 km liege.

Dazu erläutert **Herr Dr. Heyer**, dass eine Worst-Case-Betrachtung (Oberabfluss von $180\text{m}^3/\text{s}$ bei Dauer von 2 Wochen) erstellt wurde, in der sich die Brackwasserzone um diese 1,4 km stromaufwärts verschiebe. Auf die Nachfrage von **Herr Nix**, dass er die Salzsole und nicht die Brackwasserzone meinte, entgegnet **Herr Dr. Heyer**, dass Herr Nix mit dem Begriff Salzsole wohl eine vertikale Salzschiebung meint, die sich nur bei den Kenterzeitpunkten der Tide ausbilde und sich ansonsten bei Strömungen die verschiedenen Salzkonzentrationen über die Wassertiefe vermischen würden.

Herr Nix bemängelt, dass in den Unterlagen nicht die aktuellen Daten aus 2008 oder zumindest die vorhandenen Peildaten aus 2006 abgebildet wären. Neuere Peildaten würden andere Ergebnisse zeigen.

Da erläutert **Herr Dr. Heyer**, dass flächendeckendes Datenmaterial noch nicht vorläge, um eine Gesamtdarstellung für das Jahr 2008 zu erstellen. Die Daten aus 2003 seien

auskömmlich, da in den Bereichen seitdem keine großen Veränderungen passiert wären.

Herr Leuzinger (WSA HH, Beweissicherung) beschreibt ergänzend dazu die Häufigkeiten der Peilungen auf der Elbe. Die Fahrrinne würde monatlich, die Ränder vierteljährlich und die Außenbereiche einmal jährlich gepeilt werden. Der aktuellste Datensatz läge für 2007 vor, da für 2008 die Daten noch nicht vollständig verarbeitet wären.

Herr Neumann fügt hinzu, dass die letzten und damit aktuellsten Aufnahmen der terrestrisch Vermessung im Jahr 2002 und 2003 stattgefunden hätten. Diese Daten hätte die BAW für die Prognosen verwendet.

Herr Nix möchte wissen, was passieren würde, wenn man die Daten von 2007 für das Modell verwenden würde. Zudem regt er an, dass sich die Anhörungsbehörde die aktuellen Daten vom TdV besorgt. Ergänzend dazu interessiert **Herrn RA Prof. Dr. Ewer** wie lange das Einpflegen der aktuellen Daten in das Modell dauern würde.

Herr Dr. Heyer gibt dazu an, dass zurzeit die Daten von 2006 in das Modell eingepflegt würden. Es sei eine umfangreiche Bearbeitung notwendig, die nach seiner Ansicht nicht zu großen anderen Ergebnissen führe, da erst mit stärkeren morphologischen Veränderungen zu rechnen sei, sofern sich die Medemrinne zu dem Klotzenloch durchschlagen würde. Er rechne mit einem Zeitaufwand von 3 Monaten für die Aktualisierung.

Außerdem interessiert **Herrn Nix**, inwieweit der morphologische Nachlauf bei der letzten Fahrrinnenanpassung korrekt prognostiziert worden sei, da statt der prognostizierten Mengen von 3 Mio. m³ Baggergut bis zur 9 Mio. m³ in Hamburg gebaggert werden müssten.

Herr Dr. Heyer beschreibt, dass bei der letzten Fahrrinnenanpassung der morphologische Nachlauf berücksichtigt worden sei, jedoch die Beweissicherung gezeigt habe, dass die tatsächlichen Veränderungen in der Topographie sich anders darstellten als prognostiziert. Die Mengen aus dem morphologischen Nachlauf seien zu hoch bewertet worden. Heute verstehe man das System besser. 11 Mio. m³ Baggermenge als zusätzliche Berücksichtigung für den morphologischen Nachlauf wäre daher ein Wert auf der sicheren Seite, der nicht als Prognose sondern vielmehr als Sicherheitszuschlag zu betrachten sei.

Zusätzlich habe man eine höhere Baggertoleranz auf der gesamten Fläche von 10 cm berücksichtigt.

Ein weiterer wichtiger Punkt sei die Verlagerung der Baggerschwerpunkte. Hierzu seien über die gesamte Elbe verteilt Kontrollprofile zur Ermittlung der Sedimenttransportbilanzen erstellt worden, um feststellen zu können, welches Material wohin transportiert wird. Die entsprechenden Mengen seien für den PIZ und den AZ ausgerechnet worden. Die Differenz als Grundlage für die Prognosen zeigt in Prozentangaben, wie sich

ausbaubedingt der Schwebstofftransport erhöht. So werde im Wasserkörper ca. das 9-fache an suspendierten Sedimenten im Vergleich zum Geschiebetransport an der Gewässersohle transportiert. Entsprechende Auswertungsprofile seien auch für die Nebelbecken angelegt worden, um feststellen zu können, ob es in der Zukunft zu einer ausbaubedingten Erhöhung in diesen Bereichen komme. Genaue Angaben zu den Sedimentationsraten im Zentimeterbereich und zur genauen räumlichen Verteilung seien jedoch nicht möglich. Dies könne nur im Rahmen der Beweissicherung durch Ermittlung der Differenztopographie ermittelt werden.

Herr Haselberger (Seglervereinigung Otterndorf) möchte wissen, ob eine Prüfung und Bewertung darüber angestellt werde, ob die Prognosen der letzten Fahrrinnenanpassung eingetreten seien.

Dazu erläutert **Herr Osterwald**, dass die Beweissicherung zum letzten Verfahren der Fahrrinnenanpassung eine Auflage im Beschluss gewesen sei, die dieses Ziel gehabt habe. Anhand von Messdaten in der Natur sollte bewertet werden, ob die damaligen Prognosen erreicht oder überschritten worden seien. Er übergibt **Herrn Neumann** das Wort, der einen Kurzüberblick über die gemachten Untersuchungen gibt. Er erläutert, dass der Unterschied zwischen ausbaubedingten und natürlichen Änderungen nur schwierig nachzuweisen wäre, jedoch die Prognosen insgesamt nicht erreicht oder überschritten worden seien.

Herr Haselberger kritisiert in dem Zusammenhang, dass Prognosen angestellt werden, obwohl nicht einmal nachgewiesen werden könne, was sich ausbaubedingt ändere.

Herr Dr. Heyer erläutert die Aussage von Herrn Neumann. Viele Einflüsse würden die Wasserstände verändern, so dass eine genaue Trennung von ausbaubedingten und natürlichen Prozessen in der Tat nicht nachweisbar sei. Er führt aus, dass jedoch die in der Natur gemessenen Werte unterhalb der angestellten Prognosen gelegen haben, trotz der parallel stattfindenden natürlichen Prozesse oder der anderen menschlichen Eingriffe (DA-Erweiterung usw.). Zur Verdeutlichung beschreibt er, dass der Prozess der Rinnenverlagerung mit den Veränderungen der Tidehöhen nicht dazu geführt hätte, dass die Prognosen überschritten worden seien.

Herr RA Prof. Dr. Ewer lehnt um 11:39 Uhr, den von Herrn Sommer gestellten Antrag, die Zusammenfassung der Einwendungen zum TOP 4 vorzutragen, mit der Begründung ab, dass dies alles zu wiederholen sehr zeitaufwändig wäre, jedoch daraus kein Gewinn für die Erörterung gesehen werde.

Herr Dr. Heyer beantwortet weiter die Fragen von Herrn Nix. Er berichtet von der Modellvariante November 07, in der die Veränderung der Tidekennwerte im Zusammenhang der UWA-Medemrinne und den UWAs östl. und westl. Glameyer Stack. Ergebnis sei, dass die ausbaubedingten Änderungen kleiner seien als in den ausgelegten Gut-

achten. Das läge mit daran, dass man mehr Nebenflüsse berücksichtigt hätte. Man läge somit auf der „doppelt“ sicheren Seite, wenn man bei der Aussage der alten Gutachten bleibe. Aus diesem Grund würden die alten Gutachten weiter bestandskräftig sein.

Herr Nix kommt erneut zum Thema Salzsohle/Brackwasserzone und führt an, dass in älteren BAW-Gutachten beschrieben sei, dass die Salzsohle bereits bei der letzten Fahrrinnenanpassung bis zum Mühlenberger Loch gewandert sei.

Herr Dr. Heyer widerspricht, diese Aussage könne nicht von der BAW getroffen worden sein, zum Einen, weil es fachlich nicht richtig sei und zum Anderen, weil man damals noch keine Möglichkeit hatte, die Prozesse im Wasserkörper 3-dimensional darzustellen.

Herr Nix möchte wissen, ob es nun Untersuchungen zur Salzsohle gebe. **Herr Dr. Heyer** bejaht dies und verweist auf die Anlage 3 im Hydrodynamischen Gutachten.

Herr Schroh befürchtet, dass das Bauwerk UWA-Medemrinne Ost nicht stabil bleibe. Die UWA würde 7 Knoten Fließgeschwindigkeit ausgesetzt werden. Die Wassertiefen im Bereich Cuxhaven seien um das 4-fache vertieft worden.

Nachfolgend führt er an, dass es die Schlickbildung im Bereich Sahlenburg und Duhnen bei Ostwindlagen früher nicht gegeben hätte. Heute jedoch hätte man 11 Mio. m³ zu baggern. Letztes Jahr seien es 20 Mio. m³ gewesen.

Die Gesamtbaggermenge in Höhe von 80 Mio. m³ sei nach seiner Ansicht ein immenser Eingriff, der nicht mit der WRRL vereinbar und somit nicht tragbar sei.

Herr Seidel erwidert darauf, dass dieses Thema noch unter einem späteren TOP behandelt würde.

Herr Sommer befürchtet unter Anderem nachteilige Wirkungen auf seine Rechte durch die Gefahr eines Deichbruches, durch Gesundheitsgefahren und durch die Entwertung seines Eigentums.

Weiter führt er aus, dass die Prognosen für seinen Bereich nicht nachvollziehbar und dadurch nicht haltbar seien. Die angesetzten Gitterflächen seien zu grob. Außerdem sieht er einen Mangel darin, dass die Gutachten die genauen Wirkungen bei Sturmflutbedingungen vernachlässigen würden.

Er stellt bildlich dar, dass bei Gelbsand und Vogelsand auf einer Fläche von 60 Hektar zunächst 2,5 Mio. m³ Baggermenge abgelagert werden sollten. Dies sei eine Aufschichtung mit einer Dicke von 4 m. Nun soll jedoch die 3-4-fache Menge abgelagert werden. Dies entspräche bei 60 ha einer Höhe von 14 m. Wenn die Höhe von 4 m eingehalten würde, würde sich diese Fläche auf eine Größenordnung der Fläche von Helgoland ausbreiten. Über diesen Eingriff gebe es keine Gutachten.

Er betont, dass er aus diesen Gründen einen Antrag auf Beweissicherung gestellt habe.

Herr Seidel gibt an, dass diese Punkte aus der Einwendung zitiert worden seien, die bereits eingegangen und von der PFB berücksichtigt werden würde.

Zu der Aussage von **Herrn Sommer** zu der unzureichend geringen Auflösung der Gitterflächen entgegnet **Herr Dr. Heyer**, dass die Modelle nicht jeden Punkt abdecken können, jedoch werde darauf geachtet, dass die Auflösung ausreichend ist (z. B. dass die Wasserstände von Gitterzelle zu Gitterzelle nicht zu stark schwanken). Das Gitternetz sei heute auf die Linien der Topographie ausgerichtet, was wesentliche Vorteile im Gegensatz zu den älteren Modellen biete.

Herr von Blücher verdeutlicht, dass eine Zunahme des Tidehubs und die dadurch resultierenden Veränderungen in den Nebenflüssen sowie eine Veränderung des Salzgehaltes in der Elbe nicht mit der WRRL vereinbar seien.

Zudem verstehe er nicht, dass man die Strombausicherungsmaßnahmen am Altenbrucher Bogen schon länger kenne und diese noch nicht in das Verfahren eingearbeitet habe.

Die Änderung der Scheitelhöhen der Sturmfluten seien nicht vereinbar mit dem Hochwasserschutz. Es gebe Betroffenheiten, die es zu berücksichtigen gelte.

Herr Seidel erläutert, dass es Sache des TdVs sei, die Sicherungsmaßnahme Altenbrucher Bogen mit in das Verfahren aufzunehmen. Die anderen angebrachten Punkte würden unter die Schutzgüter fallen, die zu einem späteren Zeitpunkt erörtert werden würden.

Herr Dr. Taubert erläutert in einem Kurzvortrag die Betrachtungsweise der „Untere Elbe als Tidebecken“. Es sei eine ungewöhnliche Betrachtung, die jedoch in Nordfriesland verwendet werden würde, um einen flächenhaften Küstenschutz zu gewährleisten. Weiter stellt er die Anwendung des Kontinuitätsgesetzes auf die Tideelbe in Frage. Nach seinem Dafürhalten habe man in der Elbe einen Buchtstau, wie im Tidebecken. Er führt anhand der Entwicklung der Tidewasserstände von 1911 bis 2005 aus, dass nach seiner Ansicht, die vergangenen Fahrrinnenanpassungen die Veränderungen im Ästuar ausgelöst hätten.

Auf diese Ausführungen hin sagt **Herr Dr. Heyer**, dass die Tidebeckentheorie noch geprüft werden müsse und dass die Wirkungen der Fahrrinnenanpassung nicht mit denen einer Sandbank zu vergleichen seien.

Herr Schröder widerspricht **Herrn Osterwald**, dass mit der UWA-Medemrinne ein natürlicher Zustand hergestellt werde. Ihn interessiert die Angabe, in welchen Bereichen und in welcher Menge Schotter und Splitt eingebaut werde. Außerdem möchte er wissen, welcher Ausgleich für Segler und Fischer vorgesehen sei, in Bezug auf erhöhtem Treibstoffverbrauch und erschwerte Hafenzufahrt, wenn sich in dem Bereich die Strömungsgeschwindigkeit erhöhe.

Herr Osterwald stellt richtig, er habe nicht gesagt, dass mit dem Bauwerk UWA-Medemrinne die Natur wieder hergestellt werde, sondern lediglich ein Zustand, den es in der Natur einmal gegeben habe, angestrebt werde.

Die Bereiche der UWA, die einer höheren Strömung ausgesetzt werden, würden mit Hartsubstratmaterial abgedeckt werden. Die angegebene Menge sei mit einem Sicherheitszuschlag belegt. Sofern sich die Strömungen als geringer erweisen, würde das Material unter Verwendung von Saugbaggern zurückgebaut werden.

Auf die Frage nach den erhöhten Strömungsgeschwindigkeiten und den Ausgleich, antwortet **Herr Osterwald**, dass sich für Fahrgastschiffe gleichermaßen bei Flut und Ebbe Strömungsänderungen ergäben, so dass das ausgeglichene Verhältnis in beide Richtungen zu keinem erhöhten Treibstoffbedarf führe. Zudem habe man untersucht, dass die Auswirkungen durch Änderung der Strömungsgeschwindigkeit auf den Hafen Cuxhaven nicht so hoch seien, wie in der Fahrrinne.

Herr Altenburg kritisiert, dass der Öffentlichkeit Daten vorenthalten würden. Es gebe 4 unterschiedliche Modelle mit 4 unterschiedlichen Ergebnissen. In einem Nebensatz in den BAW-Gutachten stehe drin, dass dies alles nicht genau prognostiziert werden könne. So könne er auch nicht nachvollziehen, dass sich die Brackwasserzone um nur 1,4 km verschieben soll.

Außerdem gibt er an, dass Gutachten zeigten, dass die zu Tonne E3 verbrachten Baggermengen schadstoffbelasteter Schlick aus dem Hamburger Hafen seien. Dies verstoße nach seiner Ansicht gegen das Verschlechterungsverbot der WRRL.

Ergänzend führt er aus, dass er die UWA-Medemrinne sowie die UWA-Altenbrucher Bogen West nicht wolle, da er befürchte, dass man dort dann nicht mehr baden könne.

Herr Dr. Heyer versucht den komplexen Sachverhalt der verschiedenen Modelle differenziert darzustellen. Der von Herrn Altenburg vorgebrachte Nebensatz „der nicht genau prognostizierbaren Veränderungen“ beziehe sich nur auf die Angabe zu dem veränderten Sedimentationsverhalten. Für alle anderen abiotischen Veränderungen ließen sich gerichtsfeste Prognosen erstellen, die auch in den Gutachten dargestellt seien.

Weiter geht er auf die Verschiebung der Brackwasserzone um 1,4 km ein und erläutert, dass dies auch in den Gutachten der Antragsunterlagen beschrieben sei.

Herr Nix gibt an, es gebe Untersuchungen mit einer Verschiebung der Brackwasserzone und Salzsole (Gutachten Bergemann, AG Elbe) bis zu 20 km stromauf innerhalb von 20 Jahren. Dies sei auch in den Einwendungen enthalten.

Auf die Nachfrage von Herrn Seidel zu der Schadstoffbelastung des Baggergutes, antwortet **Herr Osterwald**, dass das Ausbaubaggergut nicht die von Herrn Altenburg angeführten negativen Kriterien hat. Daher sei die Befürchtung der schadstoffbelasteten UWAs unbegründet.

Zum Punkt der Umlagerung von Baggergut an Tonne E3 verweist er auf die HPA.

Herrn RA Günther (RAe Günther pp.) interessiert, ob es aufgrund dieser „Modellschwächen“ eine Beweissicherung gebe für zum Beispiel Uferabbrüche, Änderungen der Gewässerlinie, Verluste von Grundstücken, Auswirkungen auf Veränderung der Fischfangplätze, Verschlickungen der Nebeneiben. Außerdem möchte er wissen, welche Differenzen dann zugrunde gelegt würden – Referenzfall: die letzte Fahrrinnenanpassung oder auch frühere Fahrrinnenanpassungen.

Herr RA Günther erklärt, er sei aus Rechtsschutzgründen an einer Beweissicherung interessiert. Er habe die rechtlichen Interessen der Bürger zu vertreten, die es zu schützen gelte. Man müsse Konsequenzen aus den vergangenen Fahrrinnenanpassungen ziehen.

Herr Neumann erläutert die Aufgabe und den Umfang der Beweissicherung kurz. Das Verfahren sei transparent, da man alle Informationen und Messergebnisse auch auf der Homepage www.portal-tideelbe.de abrufbar seien.

Unterdessen stellt auch **Herr Rademacher** die Aussagefähigkeit der BAW-Prognosen in Frage. Außerdem möchte er wissen, ob der PFB der Bericht des Bundesrechnungshofes, die Beweissicherung zu reduzieren, bekannt sei.

Herr Seidel gibt an, dass ihm der Bericht bekannt sei, die Anhörungsbehörde bzw. die Planfeststellungsbehörde jedoch daran nicht gebunden wäre, weil sie unabhängig sei.

Herr Rademacher möchte zudem wissen, welches die Spitzenwerte in den Prallhängen seien. Er kenne Berichte von Bootsfahrern, die dort bis zu 7 bis 9 Knoten Fließgeschwindigkeit festgestellt hätten, gegen die man kaum gegen an käme. Diese Angaben würden in den Unterlagen fehlen.

Herr Dr. Heyer widerspricht **Herrn Rademacher** und erläutert dazu, dass die maximalen Flut- und Ebbstromgeschwindigkeiten entlang dem Längsprofil in der Fahrrinnenmitte und flächenhaft dargestellt seien. Für jedes Gebiet seien diese Daten vorhanden und er bietet an, den hinterfragten konkreten Bereich gemeinsam nachzusehen. Es entsteht eine kontroverse Diskussion zum Thema „echte, harte“ Messungen und „gefühlten“ Geschwindigkeiten der Fischer und Schlepper.

Herr Seidel bedankt sich für diese Hinweise.

Herr Nix beanstandet, dass die Modelle nicht von dem Ist-Zustand ausgehen würden. Daher hinterfragt er, ob dieser aufgenommen worden sei. Die wenigen Messstellen, die es gebe, würden große Bereiche ausklammern. Bei dem Segelclub Mühlenberg gibt die Behörde eine Fließgeschwindigkeit von 1,5 m/s an, tatsächlich würde aufgrund der hohen Strömung jedoch niemand mehr aus dem Hafen kommen.

Er fordert ein dichteres Netz von Messungen um das Modell verifizieren zu können.

Herr Dr. Heyer führt dazu aus, dass die Werte an den Langzeitmessstationen durch 2002 durchgeführte Querfahrten ergänzt und ausgewertet worden seien. Messungen würden die angegebenen Werte nachweisen.

Er beschreibt, dass die Mikrostruktur im Gewässer turbulenten Schwankungen unterläge, die im Modell nicht erfasst werden können. Sofern dies mit abgebildet werden würde, müsse man das Modell auf Quadratmillimetergitter auflösen.

Herr Radecker merkt an, dass die Strömungen vor der Kugelbake so zugenommen hätten, dass die grüne Tonne nicht mehr ohne weitere Beschwerung halten würde. Die Strömungsgeschwindigkeiten würden viel niedriger dargestellt, als sie tatsächlich seien.

Herr Dr. Taubert gibt den Hinweis, dass die großen Strömungen durch die Ausbildung von Interferenzlinien an der Oberfläche optisch sichtbar seien. Im Bereich des Glameyer Stacks könne man dies aufgrund der großen Strömung und der Erosion beobachten.

Herr Seidel schließt den TOP 4 um 13:16 Uhr und unterbricht die Verhandlung für eine Mittagspause.

Herr Seidel nimmt um 14:16 Uhr die Verhandlung wieder auf. Er erklärt, dass der Antrag Nr. 17 in dem Herr Locht um Eröffnung einer erneuten Beratung bezüglich seiner Anträge Nr. 1 und Nr. 2 bittet, abgelehnt werde.

Herr Neumann gibt anschließend einen kurzen Überblick darüber, was im Rahmen der Beweissicherung getan wird.

Er stellt das Untersuchungsgebiet dar. Gemessen werden als primäre Parameter Wasserstände, Topographie, Schwebstoffanteil sowie als sekundäre Parameter, die Strömung an festgelegten Messstationen, Salzgehaltsverhältnisse (Leitfähigkeit), Temperatur, Sauerstoffgehalt, Biotoptypen und die qualitative und quantitative Entwicklung der Lebensräume. Erhobene Grundlagendaten seien etwa die Entwicklungen im Rahmen der Biotoptypen; Bau- und Baggeraktivitäten werden aufgenommen, sowie Schiffsbewegungen an bestimmten Standorten. Vordergründig gehe es um die Erfolgskontrolle im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung und Nachbesserung bei Überschreitung der Prognosen.

Herr Leuzinger stellt im Detail vor, was hinsichtlich der terrestrischen Vermessung (Entwicklung der Uferlinie) bei der Beweissicherung untersucht wurde und werde. Er beginnt mit dem Zeitplan für die Beweissicherungsmessungen. 1999 hätten die Nullmessungen stattgefunden, 2002 u. 2006 Wiederholungsmessungen. Er stellt terrestrische Querschnittsprofile der Elbe vom Wehr Geesthacht bis nach Cuxhaven im jeweiligen Abstand von 200 m dar, sowie die Entwicklung von Abbruchkanten und der MThw-Linie.

Herr RA Günther fordert eine Übersicht aus der hervorgehe, wo Ufereigentümer Eigentum in der Vergangenheit verloren hätten, hier würde ein schleichender Eigentumsverlust vorliegen.

Herr Leuzinger erklärt, im Moment würde keine Übersicht vorliegen.

Herr RA Günther weist darauf hin, dass es sich bei der Uferlinie um eine gemittelte Uferlinie handeln würde. Wenn die Eigentümer hier Eigentum verlieren, müsste dies für sie erkennbar sein bzw. sie darauf hingewiesen werden. Ansonsten würde es sich um eine verkürzte Beweissicherung handeln. Er möchte wissen, ob die Uferlinien seit der letzten Vertiefung von 1999 einbezogen worden seien.

Herr Leuzinger erwidert, dass Uferverluste hauptsächlich in den Bereichen vorkommen würden, wo Abbruchkanten entstanden seien. Teilweise lägen ältere Daten vor. Diese würden dann auch mit dargestellt und bei der Bewertung berücksichtigt.

Herr RA Günther erklärt, die MThw-Uferlinie werde auch durch Wasserstandsänderungen verändert, hier könnten Abbrüche entstehen, die rechtlich relevant seien. Ein Eingriff in diese Positionen sei abwägungserheblich. Er fragt nach, ob Kartierungen vorlägen hinsichtlich der durch die letzte Vertiefung entstandenen Abbrüche bzw. aus den 30 Jahren davor.

Sofern das bisher nicht erfasst wurde, müsse dies nachgeholt werden. Hier sei eine Gesamtbetrachtung wichtig.

Herr RA Prof. Dr. Ewer fragt, unterstellt es sei zu Abbrüchen in der Vergangenheit gekommen, inwieweit dies im Zusammenhang mit dem vorliegenden Verfahren relevant sei. Es sei nachvollziehbar, Beweissicherungsmaßnahmen für die Zukunft zu fordern, aber nicht für die Vergangenheit.

Herr RA Günther erklärt, dass die Abbrüche in der Vergangenheit im Rahmen des § 75 II VwVfG zu berücksichtigen seien. Die Maßnahmen würden aufeinander aufbauen. Das jetzige Verfahren würde zu einem weiteren Flächenverlust führen. Dies müsse hinreichend untersucht werden und in die Abwägung mit eingestellt werden.

Herr Seidel erklärt, das werde geprüft.

Herr Osterwald erklärt, er habe das mit Interesse gehört und möchte dazu fachlich ausführen:

Die Veränderung der MThw-Linie sei eine prognostizierte Auswirkung und falle nicht unter § 75 II VwVfG. Der Pegel Cuxhaven sei im Vergleich zum Pegel St. Pauli und Helgoland nicht signifikant gestiegen und sei im Zusammenhang mit dem Meeresspiegelanstieg zu sehen.

Herr RA Günther erwidert, wenn etwas vorhergesehen werde, müsse dies dem einzelnen auch vermittelt werden, etwa per Grunderwerbsverzeichnis/ Grunderwerbspläne. Es sei eine Kartierung der Abbrüche erforderlich. Eine solche habe aber nicht vorgelegen. Es müsse parzellenscharf festgestellt werden, was wo verloren gehe.

Herr Osterwald erwidert, in 100 Jahren sei es zu einem Anstieg des MThw von 0,266 cm per anno gekommen. Eine parzellenscharfe Darstellung könne fachlich nicht gewährleistet werden.

Herr RA Günther wendet ein, dass sich die Beweissicherung hauptsächlich auf Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen beschränke, die Belange der betroffenen Bürger würden dabei nicht berücksichtigt. Vielmehr müsse die Beweissicherung auch Erhebungen hinsichtlich der Veränderung des MThw in Hinblick auf die Verschiebung der Eigentumsgrenzen, Beeinträchtigungen der Sportboothäfen, Beschädigungen an Uferbauwerken (Siele) und Beeinträchtigungen der Fischer mit umfassen.

Herr Rademacher erklärt, dass die offiziell bekanten Daten und tatsächlichen Erfahrungswerte auseinander gehen würden, hier bestünde hinsichtlich erhöhter Wasserstände Untersuchungsbedarf, ähnlich wie bei den Fließgeschwindigkeiten.

Hinsichtlich der Ausführungen von Herrn Neumann möchte er wissen, wie sich die Fahrrinne im Rahmen der letzten Vertiefung bzw. danach verändert habe. Er habe den Eindruck, dass der Sockel deutlich erodiere.

Herr Neumann erklärt, im Bereich der Fahrrinne würden bis auf 20 m Tiefe Schichtenuntersuchungen erfolgen. Dabei seien keine Sockelerosionen festgestellt worden.

TOP 5 Dauerhafte Betroffenheiten

TOP 5.1 Betroffenheiten durch Änderungen der Tidedynamik

TOP 5.1.1 Beeinträchtigungen von Deichen, Standsicherheit der Ufer und sonstigen Hochwasserschutzeinrichtungen

Herr Seidel geht zu TOP 5.1.1 über und trägt die wesentlichen eingegangenen Einwendungen und Stellungnahmen vor.

Herr Dr. Taubert wendet ein, dass die Seegangsbelastung der Deiche bei Sturmflut der ausschlaggebende Faktor für deren Sicherheit sei. Die Sandkerndeiche im Altenbrucher Bogen könnten bei ungünstigen Verhältnissen durch schiffserzeugte Wellen belastet werden, da der Deich sehr schwingungssensibel sei. Deichläufer würden immer wieder berichten, dass Deiche, wenn die Wellen brechen, stark erschüttern würden. Die Welle würde weiter oben brechen und dann zu Stoßbelastungen führen, die

für den Deich kritisch seien. In Schleswig Holsteinen würden Seegangsbelastungen mit berücksichtigt. Durch die Vertiefung sei der Deich noch mehr gefährdet, da dadurch noch größere Wellen erzeugt würden.

Herr Seidel fragt den TdV, ob entsprechende Untersuchungen vorgenommen worden seien.

Herr Osterwald bestätigt dies und verweist auf die Unterlage H1c, Gutachten zu den Seegangsänderungen, Anlage 3.

Er erklärt, dass mit dem Hadelner Uferverband seit mehreren Jahren ein Arbeitskreis bestehe und man um den exponierten Zustand der dortigen Deiche wisse. Alle Erkenntnisse würden berücksichtigt.

Herr Jungclaus (Kreisbauernverband Land Hadeln) stellt fest, dass die Deichsicherheit auch für die Landwirte in Sietland im Binnenbereich relevant sei. Dort gebe es 600.000 ha Landwirtschaft, diese würden bei einem Deichbruch extrem geschädigt. Außerdem seien die Landwirte auf die Deichaußenflächen angewiesen. Diese dürften nicht weiter beschränkt werden. Er verweist auf eine Trinkwasserversorgungsleitung für Tiere, die ehemals einen Meter unter der Erde verlegt gewesen sei und sich jetzt 80 cm oberhalb befinde. Die Abtragung sei also sehr groß. Es müssten Maßnahmen ergriffen werden, um diese zu minimieren.

Außerdem werde die Entwässerung der Bereiche deutlich schwerer. Es müssten Maßnahmen ergriffen werden, um einen Deichbruch zu verhindern. Ein entsprechendes Beweissicherungsverfahren sei erforderlich sowie eine Beweislastumkehr. Zusätzliche Kosten müssten ausgeglichen werden.

Herr von Stemmen, Landwirt, verweist darauf, dass das Hauptproblem die Erhöhung der Fließgeschwindigkeit sei. Damit würden die Priele immer größer, wodurch es immer mehr zu Uferabbrüchen nicht nur an der Küste komme. Sie fänden auch im Binnenland statt.

Herr Osterwald fragt nach, ob es um die Erosionen von Priele im Deichvorland gehe und inwieweit dies mit der letzten Elbvertiefung zusammenhängen soll.

Herr von Stemmen bejaht einen Zusammenhang. Ursache sei das fehlende Watt und die immer größer werdenden Priele.

Herr Osterwald zeigt daraufhin Folien betreffend die Deichlinie Altenbrucher Bogen und Querprofile vor Otterndorf.

Frau Gerhardt (TdV) erläutert die Entwicklung der Fahrrinne von 1950 bis 2003. Es habe eine deutlich Verlagerung der Unterwasserböschung zum Land hin gegeben. Die Erosion würde 4-8 m pro Jahr betragen.

Herr Radecker erklärt, es gehe um die Oberflächenströmung, wodurch die seichten Stellen abgetragen würden. Nicht darum, dass das Fahrwasser immer mehr an den Rand gedrängt werde.

Herr Leuzinger erwidert, dass sich aus der Beweissicherung ergebe, dass die Watthöhen selber nicht abnehmen würden, gegebenenfalls komme es zu Uferabbrüchen.

Herr RA Günther erklärt, alle auf die Deiche wirkenden Kräfte seien kumulativ zu betrachten. Wenn Auswirkungen auf Deiche nicht ausgeschlossen werden könnten, müssten sie beim Vorhaben mit einbezogen werden.

Er möchte wissen, ob es einen Abgleich zwischen den Bemessungsgrundlagen der damaligen Deichplanungen und der jetzigen Einwirkungen gebe. Er fragt nach, welche Parameter damals bei Errichtung der Deiche zugrunde gelegt worden seien und welcher Prognosehorizont bei der jetzigen Planung zugrunde gelegt worden sei. Letztlich müssten kumulative Wirkungen die zukünftig auf die Deiche einwirken, etwa auch durch Meeresspiegelsteigerungen bei der Planung berücksichtigt werden. Dies müsse ggf. auch durch Schutzauflagen sichergestellt werden.

Herr Seidel erklärt, der Planfeststellungsbehörde sei nicht bekannt, dass Deiche im Vorhabensbereich nicht ertüchtigt seien. Alle bekanntwerdenden Untersuchungen würden berücksichtigt werden.

Herr RA Günther erwidert, die Deiche müssten ihre Aufgabe auch in den nächsten 100 Jahren erfüllen, dies sei nicht hinreichend untersucht und sichergestellt worden.

Herr Böschen verweist in diesem Zusammenhang auch auf § 6 IV des Uferunterhaltungsvertrages zwischen Bund, Land Niedersachsen und Deichverbänden.

Herr Dr. Ruland (IMS, TdV) führt aus, dass die Bemessung der Deichhöhe durch die Behörden des Landes Nds. erfolge. Es werde eine Bemessungswasserstandshöhe festgelegt, sowie der Wellenauflauf betrachtet.

Vorhabensbedingt sei der Scheitelwasserstand bei Sturmflut sowie der Wasserauflauf untersucht worden. Hier hätten sich geringe Belastungsänderungen auf den Deich durch das Vorhaben ergeben.

Ebenfalls untersucht worden sei die Schiffswellenbelastung, dabei habe man festgestellt, dass es nur zu Auswirkungen kommen könne, wenn die Deckwerke nicht unterhalten würden, diese seien im Gebiet aber sehr gut unterhalten.

Herr von Blücher erklärt, dass vor Ort aber tatsächlich Veränderungen festzustellen seien. Egal ob diese ausbaubedingt oder natürlicher Art seien, sie würden eine weitere Veränderung nicht mehr zulassen. Hier müsse der Gesamtzusammenhang betrachtet werden.

Herr Osterwald erwidert, es würden alle Einflüsse berücksichtigt, natürlich würden auch schiffserzeugte Wellenbelastungen untersucht.

Herr Rademacher wendet ein, dass die Ermittlung der Sturmflutwasserstände im BAW Gutachten auf einer falschen Datengrundlage (falsche Kalibrierung) beruhe.

Herr Dr. Heyer erwidert, dass das Sturmflutmodell anhand naturähnlicher Wasserstände berechnet worden sei, daher benötige man eine Kalibrierungsbasis. Es sei jedoch nicht möglich und auch nicht notwendig, Sturmflutwasserstände Zentimetergenau zu berechnen, man könne auch mit einer synthetischen Berechnung zu aussagekräftigen Ergebnissen kommen.

Es seien vier verschiedene Sturmfluten berechnet worden. Die Bemessungssturmflut sei eine synthetische Sturmflut. Die ausbaubedingten Auswirkungen und die topographischen Veränderungen würden von 1994 bis heute nur einen geringfügigen Einfluss auf die Sturmflutwasserstände haben, daher könnten auch die topographischen Werte von heute zugrunde gelegt werden.

Herr Rademacher ergänzt, wenn die Kalibrierung nicht korrekt sei, seien andere synthetische Berechnungen überflüssig. So seien verlässliche Ergebnisse nicht möglich. Die Kalibrierung des Systems müsse auf verlässlichen, naturnahen Werten beruhen, hier sei aber die Vertiefung 1999 nicht berücksichtigt worden.

Herr Seidel dankt für den Beitrag und möchte mit der Tagesordnung fortfahren.

Herr Altenburg kritisiert, dass auf die klare Sachfrage bezüglich des Altenbrucher Bogens mit Daten aus dem Bereich Otterndorf geantwortet werde, die Verhältnisse seien nicht vergleichbar.

Herr Nix erklärt, die Darstellung der Entwicklung sei nicht aussagekräftig, die Ursachen für diese Entwicklung seien maßgeblich. Dazu müsse ausgeführt werden.

Herr Osterwald erwidert, für die Entwicklung gebe es viele Gründe z. B. die natürliche Entwicklung der Morphologie im Außenbereich, die verschiedenen Ausbauten der Elbe seit den 40iger Jahren. Es würde unterschiedliche Wirkungsketten geben, die zu dieser Langfristentwicklung geführt hätten.

Herr Nix äußert, dass entscheidend sei, welche Wirkungen genau für wie viel Meter verantwortlich gewesen seien, insbesondere für wie viel Meter die letzte Elbvertiefung verantwortlich gewesen sei. Erst aus der Betrachtung der Vergangenheit könne man sich ein aussagekräftiges Bild für die Zukunft machen.

Herr Osterwald erwidert, vornehmliche Aufgabe des TdV sei es, die Auswirkungen des geplanten Vorhabens darzustellen.

Herr Dr. Taubert wendet bezüglich der Ausführung von Herrn Dr. Ruland ein, dass der Wellenauflauf nicht relevant für die Deichhöhe sei, sondern die dynamische Belastung der Deiche bei Sturmfluten müsse berücksichtigt werden. Die Gutachten seien überarbeitungsbedürftig.

Herr Radecker stellt an Herrn Dr. Heyer die Frage, ob die Sturmflut von 1962 in das Gutachten mit eingeflossen sei.

Außerdem hätten wohl Gespräche beim Germanischen Lloyd stattgefunden, in denen geäußert worden sei, dass Schiffe über 12.000 TEU zu teuer seien. Die großen Schiffe könnten bei über 7 Windstärken nicht mehr auf Kurs gehalten werden. Dies würde sich für die Reeder nicht mehr rechnen.

Herr Osterwald erwidert, im Simulator seien Schiffe mit einer Länge von 350 m und Breite von 46 m nautisch getestet worden. Für diese sei eine sichere Passage bestätigt worden. Auch heute schon würden große Schiffe z. B. der Firma Maersk die Elbe befahren, dies bis dato aber noch nicht wirtschaftlich.

Herr Dr. Heyer erläutert, dass die Windverhältnisse der Sturmflut von 1962 im Gutachten nicht berechnet worden seien. Das numerische Modell beruhe jedoch auf der Berechnung von Windfeldern im Bereich der Elbe und Nordsee zu den Sturmfluten von 1976, 1994 und 1999.

Herr Müller erklärt, dass tatsächliche Beobachtungen im Missverhältnis zu den Aussagen im Gutachten stünden. Die Strömungsgeschwindigkeiten würden sich erhöhen, dies habe erhöhte Erosionen zur Folge. Er befürchtet eine Überflutung Otterdorfs bei Deichbruch, und dadurch eine Beeinträchtigung der Eigentumsrechte der Einwender. Er bezweifelt die Stabilität und Nachhaltigkeit der UWAs vor Otterdorf.

Herr Seidel dankt für die Zusammenfassung der Befürchtungen der Einwender aus dem Bereich Ottendorf und Altenbrucher Bogen.

Herr Lorenz wendet ein, dass seit Beginn des Verfahrens neue Studien zum Klimawandel herausgekommen seien. Diese müssten im Verfahren berücksichtigt werden. Aufgrund der sich daraus ergebenden Erkenntnisse, dürfe keine weitere Vertiefung stattfinden.

Herr Seidel fragt nach, inwieweit der Klimawandel bei den Untersuchungen berücksichtigt worden sei.

Herr Dr. Heyer erklärt dazu, dass bei Untersuchungen im Rahmen des Verfahrens Anpassung der Unter- und Außenweser eine 90 cm Erhöhung des mittleren Meeresspiegels der Nordsee angesetzt worden sei. Simulation hätten dort bestätigt, dass ausbaubedingte Änderungen durch einen derartigen Meeresspiegelanstieg nicht gegeben

seinen. Aufgrund dieser Kenntnis habe man bezüglich der Elbe dieses Thema nur verbal argumentativ abgearbeitet.

Herr Locht wendet ein, wenn der Wasserkörper in der Elbe breiter und tiefer werde, könne der Winddruck zu enormen Sturmfluten führen.

Herr Dr. Heyer erwidert, der Input Wind an der Oberfläche bleibe der selbe, je tiefer die Rinne sei, desto begünstigter könne das Wasser in den Tiefen der Fahrrinne wieder zurück strömen, daher sei von geringeren Belastungen auszugehen.

Herr Dr. Taubert widerspricht den Äußerungen. Es gebe auch in der Elbe die Auswirkungen von Windstau. Er bezweifelt den Rückstromeffekt.

Herr Dr. Heyer wiederholt noch einmal, dass allgemein bei vertieften Rinnen ein solcher Rückstrom bestehen würde.

Herr Köpke (Gesellschaft zur Bewahrung der Marschen) fordert, dass die Oste auch in das Beweissicherungsverfahren mit einbezogen werden müsse. Hier habe es in den letzten Jahren vermehrt Uferabbrüche gegeben. Das Ostesperrwerk sei nach 1962 gebaut worden, diesbezüglich müsse im Planfeststellungsbeschluss sichergestellt werden, dass es vorhabensbedingt zu keinen Beeinträchtigungen komme. Ebenso verhalte es sich mit der Schleuse Otterndorf.

Herr Seidel unterbricht die Verhandlung für eine kurze Pause.

TOP 5.1.2 Beeinträchtigungen von Entwässerungseinrichtungen und Sperrwerken

Herr Seidel eröffnet erneut die Verhandlung und ruft TOP 5.1.2 auf. Er gibt einleitend die wesentlichen Einwendungen und Stellungnahmen zusammenfassend wieder.

Die anschließende Sachdiskussion eröffnet **Herr von Blücher**. Ihm sei aufgefallen, dass verschiedene Punkte in der vorliegenden Planung nicht berücksichtigt worden seien. So habe man z. B. am Oste- bzw. Lühesperrwerk Grundtiefen bei rd. 12 m, wo das Wasser über ein Fundament in die Elbe ablaufe. Hier habe der Fluss das Bestreben, zu kolken und den Anschluss an die Fahrrinne zu suchen. Aktuell seien bereits 18 m Kolke vor der Mündung festzustellen. Aufgrund der heutigen Situation, insbesondere bei geschlossenem Sperrwerk und erheblichem Druck, bestünde aus seiner Sicht die Gefahr, dass es zu hydraulischen Grundbrüchen komme. Es gehe ihm hierbei nicht so sehr um die Standsicherheit des Ostesperrwerkes, als vielmehr um die Gefahr von Deichbrüchen am Rand bzw. in der Umgebung des Sperrwerkes. Bereits 1976 habe es eine vergleichbare Situation am Lühesperrwerk gegeben, wo Grundbrüche mit Sand-

säcken geschlossen werden mussten. Er bittet daher um eine prognostische Untersuchung dieses neuen Sachverhaltes.

Herr RA Günther bedankt sich zunächst bei der Anhörungsbehörde für die ausführliche Zusammenfassung der Einwendungen und Stellungnahmen zu diesem Tagesordnungspunkt. Er möchte in diesem Zusammenhang wissen, ob der TdV den vorgetragene Einwendungen zustimme oder den Einwendungen etwas entgegen zu halten habe. Es sei wichtig zu wissen, wo ein Dissens bzw. Konsens bestehe. Sofern es keinen Widerspruch des TdVs gebe, könne davon ausgegangen werden, dass dieser den Einwendungen nichts entgegen setzen möchte.

Er bedauere, dass bislang keine Stellungnahme des TdVs vorläge. Das Verfahren habe den Zweck, sich auszutauschen und etwaigen Klärungsbedarf herauszuarbeiten. Nur so könnten die Betroffenen ihre Kompetenz in das Verfahren einbringen.

Hierzu erwidert **Herr RA Prof. Dr. Ewer**, dass der TdV in den bisherigen Erörterungsterminen nicht „en bloc“ zu den Einwendungen Stellung genommen habe, sondern jeweils zu den einzelnen Unterpunkten. Dadurch könne nach seiner Ansicht in der Diskussion ein höherer Konkretisierungsgrad erreicht werden.

Dem widerspricht **Herr RA Günther**. Das Vorlesen von 20 oder 50 Argumenten durch die Anhörungsbehörde überfordere die Einwender. Besser wäre es, 2 oder 3 Einzelargumente aus den Einwendungen vorzulesen und anschließend zu diskutieren. Ansonsten verschwende man Zeit.

Herr RA Prof. Dr. Ewer verspricht, das für die Zukunft zu überlegen. Es erscheine in der Tat sinnvoll, zunächst einzelne Unterpunkte vorzulesen, damit der TdV im Einzelnen dazu Stellung nehmen könne, und nicht erst die komplette Zusammenstellung.

Bevor **Herr Osterwald** auf die Ausführungen von Herrn von Blücher eingeht, macht er zunächst noch eine Einlassung auf den Wortbeitrag von Herrn RA Günther. Eine Nichtstehungnahme zu den aufgezählten Einwendungen bedeute nicht, dass der TdV dazu nichts zu sagen habe. Der TdV habe seine Sicht der Dinge in den vorliegenden Antragsunterlagen dargestellt. Im Übrigen sähe man sich selbstverständlich in der Pflicht, die Anhörungsbehörde in der Sachaufklärung zu unterstützen.

Zu dem angesprochenen Ostesperwerk führt er aus, dass auch die Oste in den Untersuchungen mitmodelliert worden sei. Die entsprechenden Ergebnisse könnten in der Unterlage H 1.a auf der Seite 91 nachgelesen werden.

Herr Dr. Ruland macht anschließend deutlich, dass aus fachlicher Sicht die Standsicherheit des Ostesperwerkes nur dann betroffen wäre, wenn sich innerhalb der Oste ausbaubedingt etwas ändern würde wie z. B. Wasserstände oder Strömungsgeschwindigkeiten. Da der Tidehub jedoch ausbaubedingt sogar geringer werde, seien durch den Ausbau keine negativen Auswirkungen auf das Sperrwerk zu erwarten. Ergänzend fordert **Herr Osterwald** Herrn von Blücher auf, die von ihm erhobenen Forde-

rungen an den Unterhaltungspflichtigen des Sperrwerkes weiterzuleiten, da es offensichtlich bereits seit 1976 Probleme mit hydraulischen Grundbrüchen gebe. Ausbaubedingt werde sich jedenfalls an der Morphologie nichts ändern.

Nach Ansicht von **Herrn Radecker** stellt die Kanalschleuse im Otterndorfer Hafen eine Sollbruchstelle im Deich dar. So hätten bereits die Lager des Siels des Schöpfwerkes aufgrund von schiffserzeugten Belastungen vom HDU (Hadelner Deich- und Uferverband) ausgewechselt werden müssen. Ein weiterer Problempunkt sei die Entwässerung. So sei im Otterndorfer Hafen vor der Medemschleuse eine Barre vorhanden, die es früher nicht gegeben habe. Bislang sei die Barre von der Seglervereinigung und der Stadt Otterndorf beseitigt worden, doch nunmehr seien die finanziellen Mittel erschöpft, so dass sich zukünftig die Barre wieder aufbauen werde, wodurch sich die Entwässerungsverhältnisse wieder verschlechtern würden.

Herr Loch bittet die Anhörungsbehörde in Ergänzung zu den Ausführungen von Herrn RA Günther darum, die gesetzlichen Regelungen zu der Frage vorzutragen, ob es vorgeschrieben sei, dass der TdV eine Stellungnahme abgeben müsse, bevor der eigentliche Erörterungstermin beginne. Hierzu erwidert **Herr RA Prof. Dr. Ewer**, dass es keine gesetzliche Verpflichtung zur Abgabe einer Stellungnahme durch den TdV gebe.

Herr RA Günther bestätigt diese Aussage. Falls der TdV jedoch eine Stellungnahme abgebe, sei diese auch den Einwendern zur Verfügung zu stellen. Eine Erörterung sei nicht erschöpfend, wenn auf Argumente des TdVs, die bislang noch nicht bekannt sind, von Seiten der Einwender nicht eingegangen werden könne. Er macht noch einmal deutlich, dass die Einwender in den Erörterungsprozess einzubeziehen seien. Die Einwender müssten auch in diesem Fall die Gelegenheit zur Stellungnahme bekommen.

Die Anhörungsbehörde, so **Herr RA Prof. Dr. Ewer**, werde dies prüfen. Es sei hier darauf hinzuweisen, dass die Durchführung einer mündlichen Erörterung inzwischen fakultativ sei. Eine weitere Erörterung mache nur dann Sinn, wenn es ergänzenden Klärungsbedarf gebe. In diesem Fall könne die Beteiligung der Einwender jedoch auch in brieflicher/schriftlicher Form erfolgen. Die Erörterung an sich sei kein Selbstzweck.

Auch **Herr Altenburg** bemängelt in seinem Wortbeitrag, dass die Stellungnahmen des TdV immer noch fehlen würden, obwohl er ausdrücklich in seiner Einwendung darum gebeten hätte. Dieser Mangel würde das Verfahren immens erschweren. So könne er beispielsweise nicht erkennen, ob dem TdV bekannt sei, dass sich in Höhe des Oberfeuers Wehldorf ein Wehl befände und welche Untersuchungen für dieses Wehl getroffen worden seien. Insbesondere sei hier die Frage zu klären, wie sich die bereits jetzt bestehenden hydraulischen Zusammenhänge zwischen Elbe und Wehl bei einer weiteren Fahrrinnenanpassung verändern würden. Insbesondere sei der zwischen Elbe und Wehl stehende Deich zu betrachten. So sei es durchaus möglich, dass Veränderungen in der Elbe die Deichsicherheit an dieser Stelle gefährden könnten.

Herr Osterwald erläutert zunächst die grundsätzliche Herangehensweise bei der Behandlung von Grundwasserfragen.

Herr Dr. Ruland weist ergänzend darauf hin, dass das von Herrn Altenburg angesprochene Wehl nicht konkret untersucht worden sei. In den Unterlagen habe man jedoch die Auswirkungen der Veränderung der Sturmflutwasserstände auf die Wasserstände im Deich untersucht. Die Untersuchungen zeigen, dass der Abbau der Wasserspiegeldifferenzen bereits im Untergrund des Deiches erfolge bzw. im Deichkörper. In einem Gewässer, das weiter binnendeichs liege, werde man von den Veränderungen, die aus der Fahrrinnenanpassung resultieren, nichts spüren. Auch die von Herrn Altenburg beschriebenen Wasserstandsschwankungen im Wehl würden sich ausbaubedingt nicht verändern.

Herr Altenburg weist noch einmal nachdrücklich darauf hin, dass diese Stelle in der Deichlinie in den Unterlagen nicht explizit untersucht worden seien. Dieser Mangel stelle einen gravierenden Fehler dar. Gleiches gelte für das „Jogger-Gutachten“. Hier müsse Herr Dr. Ruland darauf hinweisen, dass der Jogger nahezu auf die Messsonde getreten sei und der Trecker auf dem Deichverteidigungsweg gefahren sei, der sehr nahe am Messpunkt liegen würde. Daher seien diese beide Daten zu vernachlässigen.

Herr Dr. Ruland entgegnet auf die zwei von Herrn Altenburg angesprochenen Punkte, dass man einerseits sehr wohl die Auswirkungen der Maßnahme auf die Grundwasserstände untersucht habe und daher genau abschätzen könne, ob es zu erheblichen ausbaubedingten Auswirkungen kommt. Aufgrund der physikalischen Randbedingungen (GW-Strömungen, Abbau von Druckdifferenzen), könne es allerdings zu keinen ausbaubedingten Veränderungen in dem angesprochenen Wehl kommen.

Zu dem Themenkomplex der Schwingungen führt er aus, dass Schwingungen im Deichkörper natürlich vorhanden seien. Es sei zu untersuchen gewesen, ob die Schwingungsenergie insgesamt ausreiche, eine Standsicherheitsgefährdung des Deiches zu verursachen. Die Ergebnisse hätten gezeigt, dass die Schwingungsenergie, die durch Wellen oder vorbeifahrende Schiffe verursacht würde, weitaus niedriger sei, um bodenmechanische Umlagerungen zu erzeugen. Daher könne auch keine Gefährdung der Deiche, die als „schlaaffe Erdbauwerke“ anzusprechen sind, ausgehen.

Herr Altenburg kritisiert das Messverfahren, wonach Herr Dr. Ruland nur eine sehr geringe Anzahl von Schiffen betrachtet habe, darunter seien auch keine großen Containerfrachter gewesen.

Auch **Herrn Rademacher** reichen die Ausführungen zur „Wehlproblematik“ nicht aus. Durch Erosionen würden beispielsweise andere Schichten angeschnitten, so dass z. B. anhand eines geologischen Schnittes für diesen Bereich hätte geklärt werden müssen, wie sich die Situation in den vergangenen Jahrzehnten verändert habe. Seiner Meinung nach seien allein aus dem Umstand heraus, dass die Fahrrinnensohle um

rd. 2,50 m vertieft werden soll und Unterwasserböschungen angeschnitten würden, sehr wohl ausbaubedingte Effekte in diesem Bereich zu erwarten seien.

Aus Sicht von **Herrn Osterwald** reichen die eingereichten Unterlagen aus, um die hier kontrovers diskutierten Themen beurteilen zu können. Er weist darauf hin, dass ausbaubedingt sogar eine Verringerung der Wasserstandsänderung bei Wehldorf festzustellen sei. Die in der Diskussion beschriebenen Effekte würden somit durch die Fahrrinnenanpassung nicht weiter verstärkt. Die von Herrn Rademacher angesprochene Beweissicherung sei daher für diesen Bereich auch nicht erforderlich.

Herr Oellerich weist abschließend darauf hin, dass es im Bereich Wehldorf, aber auch an anderen Stellen an der Unterelbe, bereits heute einen hydraulischen Kontakt zwischen Elbe und Grundwasserleiter gebe. Entsprechende Ausführungen könne man im Gutachten H.2c u. a. der Abbildung 2.3-1 entnehmen.

Nach Ansicht von **Herrn Rademacher** sei die genannte Abbildung zu allgemein, um Betroffenheiten ausschließen zu können. Es handele sich lediglich um eine Art Systemschnitt für die Elbe. Deiche seien Linienbauwerke und im Grund an jeder Stelle anders aufgebaut. Daher habe ihn die Darstellung von Herrn Neumann zu den Beweissicherungsprofilen, die sich entlang der Elbe im 200 m Abstand erstrecken, positiv berührt. Man habe auch sehen können, dass an den entscheidenden Stellen noch Extraprofile gelegt worden seien, um z. B. Uferabbrüche zu dokumentieren. Er berichtet aus seiner beruflichen Tätigkeit, dass allein beim Bau des 15 km langen Hamburger Hochwasserschutzwand des Polders Dradenau aufgrund der speziellen Sondersituation mehrere tausend Schnitte untersucht werden mussten.

Die Betrachtung allein eines Systemschnittes zur Beurteilung der hier beschriebenen Sondersituation am Wehl bei Wehldorf reiche daher nicht aus. Denn es könne nicht davon ausgegangen werden, dass der Untergrund an der Elbe von Cuxhaven bis Hamburg überall gleich sei. Er erläutert, dass man heutzutage relativ einfach mit bodenphysikalischen Untersuchungsmethoden sehr gute Aussagen bekommen könne. Für die hier beschriebenen Sondersituationen seien auf jeden Fall zusätzliche spezielle Betrachtungen erforderlich. Erst dies würde einem sauberen wissenschaftlichen Arbeiten entsprechen.

Herr Osterwald erwidert dazu, dass man sehr wohl wissenschaftlich sauber und einwandfrei gearbeitet habe. Dies könne im Grundwassergutachten nachgelesen werden, wo über die gesamte Strecke der Elbe die Grundwasserverhältnisse gerechnet worden seien.

Herr Seidel beendet die Diskussion, da sich der hier sichtbare Dissens seiner Ansicht nach nicht lösen lasse, und erteilt Herrn Locht das Wort.

Herr Locht möchte von Herrn Dr. Ruland wissen, was unter dem Begriff „schlaffes Bodenbauwerk“ im Zusammenhang mit Deichsicherheit und Sturmfluten zu verstehen

sei. Die Aussage von Herrn Dr. Ruland, dass Deiche schlaffe Bodenbauwerke seien, habe ihn doch sehr erschreckt.

Herr Dr. Ruland entschuldigt sich zunächst für die Verwendung dieses Spezialausdruckes, der aus der Schwingungstheorie für Erdbebensicherheit käme. Es sollte damit lediglich zum Ausdruck gebracht werden, dass ein Deich als Erdbauwerk anders auf Schwingungen reagiere als z. B. ein Baukörper aus Beton. Bei einem „schlaffen“ Erdbauwerk spräche man in der Schwingungstheorie von einem Bauwerk, was Schwingungen absorbiert und dämpft. In dem Gutachten habe man sich daher mit Schwingungen beschäftigt, die von Wellen oder Schiffen ausgehend in das Erdbauwerk eingetragen werden, und die hierbei entstehenden Schwingungsenergien mit den aus der Erdbebenforschung bekannten Energien, die zu Bauwerksversagen führen können, verglichen.

Herr Schröder weist darauf hin, dass das Grundwasser auch unter den Deichen fließe und es daher immer einen Zusammenhang zwischen einer Fahrrinntiefe, die relativ nah an einem Deich läge, und dem Grundwasser bzw. dem Grundwasser binnendeichs gebe. Vertiefe man nun die Fahrrinnensohle von durchschnittlich 16,5 m auf 19,0 m unter Kartennull, was einer Zunahme von 10 – 15 % entspräche, dann hätte dies sehr wohl Auswirkungen auf die Grundwasserströme. Es stelle sich daher die Frage, ob diese gravierenden Auswirkungen auf das Grundwasser und die Grundwasserströme für den gesamten Untereiberaum untersucht worden seien und welche Auswirkungen diese Absenkung der Fahrrinnensohle auf die Standsicherheit der Deiche habe.

Herr Oellerich antwortet hierauf, dass die von Herrn Schröder beschriebenen Wirkungszusammenhänge flächendeckend für alle Grundwassereinheiten innerhalb des gesamten Untersuchungsbereiches der Elbe untersucht worden seien.

Zur Situation des Ostesperwerkes merkt **Herr Köpke** an, dass bei einer Vertiefung von 12 auf 18 m wesentlich mehr Energie in diesem Bereich in Bewegung sei, so dass Einflüsse auf die Ostemündung und das Sperrwerk zu erwarten seien. Bereits jetzt seien an der Ostemündung große Abbrüche festzustellen. Nur weil sich das Niedrigwasser nicht ändere, könne man nicht behaupten, dass in diesem Bereich ausbaubedingt nichts passiere. Man müsse hier sehr wohl differenzieren.

Hierauf entgegnet **Herr Osterwald**, dass Strömungsänderungen durch Änderung der Wasserstände induziert würden. Die vorgesehenen Vertiefungsmaßnahmen, die im Bereich vor der Ostemündung bei etwa 2 m lägen, fänden ausschließlich in der tiefen Rinne statt. Daher und aufgrund der Entfernung des Ostesperwerkes von der Fahrrinne werde sich die heutige Situation ausbaubedingt nicht verschlechtern.

Herr Altenburg bemängelt wie bereits Herr Rademacher, dass der genannte Systemquerschnitt im Gutachten H.2c für die gesamte Elbe gelten solle. Es könne nicht sein,

dass auf einen konkreten Einwand immer nur pauschal geantwortet werde. Des Weiteren sei nicht akzeptabel, dass lediglich nur 3 Schnitte für die gesamte Elbstrecke untersucht worden seien. Bei den Kosten für die Gesamtmaßnahme müsste es doch ein Leichtes sein, an ausgewählten Problemstellen, wie dem Wehl bei Wehldorf, noch einen Schnitt anzulegen. Die pauschale Betrachtung sei nicht das, was der Wirtschafts-senator Gedaschko den Bürger versprochen habe. Er beklagte weiterhin, dass die privaten Einwander nach Abschluss der Erörterung aus dem Verfahren „raus“ seien, ohne die Stellungnahme des TdVs auf ihre Einwendungen zu kennen.

Herr Seidel verdeutlicht noch einmal, dass sich die Planfeststellungsbehörde nach Abschluss des Anhörungsverfahrens ausführlich mit den hier vorgebrachten Stellungnahmen auseinandersetzen werde. Dies könne auch bedeuten, dass ausführliche Stellungnahmen vom TdV eingeholt werden müssen.

Herr Dr. Taubert greift noch einmal den Begriff des „schlaffen Bauwerkes“ auf. Wenn er die Ausführungen von Herrn Dr. Ruland richtig verstanden habe, könne ein Deich als „schlaffes Erdbauwerk“ nicht direkt auf Wirkungen reagieren. Aus Erzählungen und Beobachtungen wisse man jedoch, dass es bei Sturmfluten durch Wellen, die auf den Deich schlagen, auf der Rückseite des Deiches zu „Ausbläsern“ aus Maulwurfslöchern komme. Im Takt des Wellenschlages, schieße das Wasser aus diesen Maulwurfslöchern. In einem anderen Fall sei ein Abdeckgranitblock von rd. 150 kg bei einem relativ geschützten Sielbauwerk 3 m hoch bis auf die Deichkrone geschleudert worden. Man könne daher nicht einfach aus dem Erdbebenschwingungsbereich Dinge übertragen auf die Schwingungsbereiche im bzw. am Deich. So sei ein mit Wasser gefüllter Sandkerndeich nicht kontrollierbar. Bei sturmflutbedingten Wellenbelastungen ergeben sich Stoßbelastungen, die sich innen bis zum Deichfuß fortsetzen würden und hierdurch möglicherweise zu Deichschäden führen.

Herr Seidel bedankt sich für die geschilderten Beobachtungen zum Thema Deichsicherheit. Es sei ein bekanntes Phänomen, dass oftmals geschilderte Vor-Ort-Beobachtungen von den Wissenschaftlern nicht nachvollzogen werden könnten.

Herr Köpke möchte noch einmal für das Protokoll festhalten, dass es in den letzten Jahren zu großen Auskolkungen in der Oste gekommen sei, die mit Bauwerken im Außenbereich beherrscht werden müssten. Die Schifffahrt in der Oste als Verursacher sei jedoch auszuschließen, da Schifffahrt auf der Oste nicht mehr stattfände. Über die Ursachen müsse man sich Gedanken machen. **Herr Radecker** ergänzt die Ausführungen von Herrn Köpke dahingehend, dass vom WSA Cuxhaven anfangs des Jahres die starke Kurve, die die Oste parallel zur Elbe fließen lasse, mit hohem Aufwand befestigt worden sei, weil zu befürchten gewesen sei, dass die Oste zur Elbe durchbreche. Auch aus seiner Sicht sei das Bauwerk stark gefährdet.

Zum Abschluss möchte **Herr Rademacher** noch wissen, welche Lösungen es bei den Sieltoren gegen die schiffserzeugte Belastungen gebe. Vertragliche Lösungen seien

ihm bislang nicht bekannt geworden und technische Lösungen in den Unterlagen nicht vorhanden. Er erinnert noch einmal daran, dass es an den Sieltoren Wellenhöhen von zu 2,60 m gebe, wie die Messung am Hollerwettern-Deichsiel gezeigt habe und dass der Wellenbrecher am Lühe-Anleger durch Schiffswellen zerstört oder Buhnen bei Juelssand zu etwa 50 % beschädigt worden seien. Die Wellen würden auch sehr weit auf die im Binnenland liegenden Siele wirken, wie z. B. in der Ostemündung. Er möchte daher vom TdV wissen, welche Überlegungen oder Vorschläge es gebe, um diese Probleme zukünftig zu vermeiden.

Herr Seidel weist darauf hin, dass die Schädigung von Sieltoren durch schiffserzeugte Belastungen Gegenstand des nächsten Tagesordnungspunkt sein werde.

Herr Seidel schließt die Erörterung zum Tagesordnungspunkt 5.1.2 „Betroffenheiten von Entwässerungseinrichtungen und Sperrwerken.“

TOP 5.2 Betroffenheiten durch Änderungen der Tidedynamik

TOP 5.2.1 Betroffenheiten durch Sog und Schwell (Teil 1)

Herr Seidel ruft den TOP 5.2 auf und übergibt die Verhandlungsleitung an Herrn Böschen.

Herr Böschen fasst zunächst die wesentlichen Einwendungen und Stellungnahmen zum TOP 5.2.1 zusammen und beginnt den Einstieg in die Sachdiskussion.

Herr Dr. Eilers unterstreicht noch einmal die zusammenfassende Darstellung von Herrn Böschen. Er weist darauf hin, dass es insbesondere dann Probleme mit schiffserzeugten Belastungen gebe, wenn ein Hafen direkt an der Elbe liege. Hier seien wirksame Hilfen erforderlich, wie z. B. die Einengung der Möglichkeiten für Schiffe zu schnell zu fahren. Er bemängelt darüber hinaus, dass es insbesondere nachts, wenn es durch zu schnell fahrende Schiffe durch Sog und Schwell zu Schäden in den Häfen gekommen sei, nicht möglich sei, den Schadensverursacher festzustellen. Er regt daher an, dass das, was in Hamburg in dieser Hinsicht bereits praktiziert wird, nämlich eine Einrichtung zur Erfassung der vorbeifahrenden Schiffe und deren Geschwindigkeiten, auch in anderen Bereichen an der Elbe (z. B. vor den Häfen) eingeführt werde.

Auch **Herr Radecker** von der Seglervereinigung Otterndorf schildert das gleiche Problem. So habe man im vergangenen Jahr einen Schaden im Hafen erlitten, der nachts verursacht worden sei. Insbesondere bei Niedrigwasserständen gebe es Probleme mit Sog und Schwell durch schnell fahrende Schiffe. Der Verursacher konnte zwar ermittelt werden, man wisse allerdings nicht, wie ein erlittener Schaden gelten gemacht werden könne.

Herr Böschen ergänzt hierzu, dass der Planfeststellungsbehörde bekannt sei, dass in den Verkehrszentralen die gesamte Schifffahrt auf der Elbe ohnehin betrachtet werde. Er bittet den TdV aber um Aufklärung, wie die Einhaltung der Schiffsgeschwindigkeit und die Feststellung eines Schadenverursachers gehandhabt werde.

Herr Osterwald beschreibt zunächst, dass in dem Gutachten zu den schiffserzeugten Belastungen umfassende Untersuchungen durchgeführt und die ausbaubedingten schiffserzeugten Belastungen entlang der gesamten Ausbaustrecke dargestellt worden seien. Ein entscheidendes Kriterium für die Beurteilung sei in der Tat die Schiffsgeschwindigkeit. Die Einwander beklagen in diesem Zusammenhang zu Recht, dass es Schiffe gebe, die sich außerhalb der Entwurfs- oder empfohlenen Geschwindigkeiten bewegen. Bei der Planung für die weitere Fahrrinnenanpassung seien für die sichere Fahrt von großen Containerschiffen Geschwindigkeitsbänder festgelegt worden, die zukünftig die schiffserzeugten Belastungen auf ein erträgliches Maß halten sollen. Durch eine enge Zusammenarbeit mit den Lotsen soll dies auch sichergestellt werden. Herr Osterwald sichert zu, dass die Anregung von Herrn Dr. Eilers zur Einführung eines „Prüfquerschnittes“ zur Überprüfung der Schiffsgeschwindigkeiten vor Cuxhaven an die zuständige schiffahrtspolizeiliche Stelle in Cuxhaven weitergegeben werde.

Wenn ein Schaden eingetreten sei, müsse sofort eine Anzeige sowohl bei der Wasserschutzpolizei, als auch beim zuständigen Wasserschiffahrtsamt gemacht werden. Wichtig sei dabei, den vermuteten Schadenszeitpunkt bzw. Zeitraum anzugeben. Die Wasserschiffahrtsämter seien dann durch die Verkehrszentralen in der Lage, die tatsächlich gefahrenen Schiffsgeschwindigkeiten des Verursachers zu ermitteln. Die Ämter Cuxhaven und Hamburg hätten ihre Unterstützung bereits zugesagt. Anhand der vorhandenen Aufzeichnungen könne geprüft werden, welches Schiff mit welcher Geschwindigkeit gefahren sei. Alle Beteiligten hätten ein Interesse daran, dass es zukünftig einen sicheren und schadensfreien Verkehr auf der Elbe gebe.

Herr Sommer verweist noch einmal auf die Gefährdung spielender Kinder an den Stränden wie z. B. in der Grimershörner Bucht oder im Bojenbad, wo sich erhebliche schiffserzeugte Wellen entwickeln könnten. Er bittet daher Herrn Dr. Heyer um ein kurzes Statement, ob sich die Gefahr für spielende Kinder durch die größeren Containerschiffe erhöhe und ob dem durch Auflagen wie z. B. Minderung der Schiffsgeschwindigkeiten Rechnung getragen werden könne.

Herr Böschen weist darauf hin, dass die Gefahren für spielende Kinder bereits heute bestünden. Die Behandlung des Themas „Havarien“ erfolge im Übrigen unter dem TOP 5.8.

Herr Zinßer (TdV) erläutert, dass die ausbaubedingten schiffserzeugten Belastungen im Gutachten H.1d dargestellt worden seien. In der Zusammenfassung befinde sich eine Abbildung mit den ausbaubedingten Änderungen über die gesamte Elbe. Der hier von Herrn Sommer angesprochene Bereich befinde sich etwa bei Kilometer 728. Die

maximale ausbaubedingte Änderung in diesem Bereich betrage am Fahrrinnenrand etwa 5 bis 10 cm, wie dies dem Bild 44 in der Unterlage zu entnehmen sei. Im Bereich Altenbrucher Bogen sei ein maximaler Absunk von rd. 50 cm festzustellen, dies entspreche einer prozentualen Erhöhung im Worst-Case-Fall von etwa 10 – 20 %.

Auf die Nachfrage von **Herrn Böschen**, ob es konkrete Einschätzungen hinsichtlich der Aussagen von Herrn Sommer bezüglich die zukünftigen Betroffenheit der Badenden gebe, antwortet **Herr Dr. Ruland**, dass der Absunk im Ästuar von Brunsbüttel bis See im heutigen Zustand vergleichsweise niedrig sei. Oberhalb von Brunsbüttel würden die Primärwellenhöhen etwa 1,20 bis 1,40 m betragen.

Herr Dr. Heyer geht noch einmal auf die spezielle Situation der badenden Kinder ein. Man müsse hier die Antwort von Herrn Zinßer dahingehend ergänzen, dass man dafür sorgen sollte, dass die Schiffe nicht zu schnell fahren. Es sei nicht der Absunk entscheidend, der in der Größenordnung der Primärwelle liege, sondern vielmehr die kurzen Sekundärwellen, die wesentlich größer sein könnten, als das, was im Primärwellensystem entstehe. Gerade am Eingang zur der Grimershörner Bucht gebe es eine sehr große Wassertiefe, die abrupt in die flache Bucht übergeht, so dass sich die Wellen aufstellen können und somit letztlich auch die Badenden gefährden könnten. Man müsse somit dafür Sorge tragen, dass die Schiffe in diesen Bereichen nicht zu schnell fahren. Dies sei allerdings kein ausbaubedingtes Problem.

In dem anschließenden Wortbeitrag von **Frau RA Dr. John** geht es um Beeinträchtigungen der Fischerei durch schiffserzeugte Belastungen. Vorhabensbedingt werde es zu einer Steigerung der Schiffsbewegung kommen. Es stelle sich daher die Frage, welche Auswirkungen das für die Fischerboote hätte. Es wird befürchtet, dass zukünftig Fangverbote ausgesprochen würden, um Havarien zu vermeiden. Weiterhin wird befürchtet, dass es durch zunehmenden Sog und Schwell zu Schäden an Reusen oder Schiffen der Fischer kommen könne. Sie verweist in diesem Zusammenhang auf die Vereinbarung mit den Fischern nach der letzten Elbvertiefung, wonach die Fischerei eigentlich gestärkt werden sollte. Es bestünden allerdings berechnete Zweifel, ob zukünftig die Fischerei überhaupt noch möglich sei. Die Schwelle der Existenzgefährdung sei ihrer Meinung nach bereits erreicht und müsse daher in der Abwägung berücksichtigt werden.

Herr Hinnens weist ergänzend darauf hin, dass es besonders in der Nacht und bei schönem Wetter zu Gefährdungen durch schiffserzeugte Wellen (z. B. 2 m große Hecksee) kommen könne und Besatzungsmitglieder dann über Bord fallen könnten. Der TdV müsse hier stärker dafür sorgen, dass die Geschwindigkeiten eingehalten werden. Bereits heute seien „Schwarzfahrer“ in der Nacht vor Cuxhaven mit 20 Knoten unterwegs.

Zum Sachverhalt, wie die Schiffsgeschwindigkeiten tatsächlich eingehalten werden könnten, bittet **Herr Böschen** den TdV darum, seine Ausführungen zu diesem The-

menkomplex, die er bereits in Otterndorf vorgetragen habe, noch einmal zu wiederholen.

In seinen Ausführungen erläutert **Herr Osterwald**, dass die Verkehrszentralen gemeinsam mit den Lotsen dabei seien, in einem Programm die Schiffe zu notieren, die die Bereiche der empfohlenen Schiffsgeschwindigkeiten nach oben hin verlassen haben. In Abhängigkeit von der Größenordnung der Überschreitung wird stufenweise zunächst der Schiffsführer von den Verkehrszentralen auf seine Überschreitung der Geschwindigkeit über Grund angesprochen. Die entsprechenden Unterlagen würden monatlich ausgewertet und mit den Lotsen beraten. Der Lotse oder das „Schiff des Monats“ werde dann benannt und der Lotse müsse mit Sanktionen rechnen. Es bestehe somit eine klare Regelung, Maßnahmen umzusetzen, die auch wirken würden. Bei den nicht lotsbesetzten Schiffen wird genauso verfahren bis auf den Unterschied, dass die betroffenen Reedereien direkt von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung angeschrieben würden. Des Weiteren verweist er auf die Regelungen mit dem UKW-Seefunk hin. Sollten diese Regelungen nicht greifen, so bittet er um entsprechende Hinweise, da man zukünftig sicherstellen wolle, dass die empfohlenen Schiffsgeschwindigkeiten auch tatsächlich eingehalten werden. Schwarze Schafe könne man natürlich auch zukünftig nicht ausschließen, sehr wohl aber minimieren.

Herr Böschen ergänzt, dass die Verkehrszentralen rund um die Uhr besetzt seien.

Herr Hinners bestätigt noch einmal die guten Kontakte der Fischer zur Revierzentrale. Bei dieser Gelegenheit möchte er auch klarstellen, was offensichtlich noch nicht so bekannt sei, dass die Fischer auch gegen die Fahrtrichtung fischen dürfen. Hier wird ein entsprechender Hinweis der Revierzentralen an die Frachtschiffe vermisst.

Herr Rademacher fragt, welche technischen Lösungen es seitens des TdVs gebe, die Sieltore vor schiffserzeugten Belastungen zu schützen. Es sei nichts über die Art von Dämpfungsmaßnahmen bekannt. Außerdem gingen die Veränderungen zu Lasten der Sielverbandsmitglieder.

Herr Osterwald schildert zunächst den Sachstand, dass in einem ersten Schritt die Mehrbelastungen durch eine weitere Fahrrinnenanpassung über den Längsschnitt der Elbe ermittelt worden seien. In einem weiteren Schritt habe man in einer Einzelfallbetrachtung die Siele ermittelt und mit den Betreibern über ihre derzeitigen Unterhaltungslasten und die ausbaubedingte Zunahme unterhalten. Zurzeit würden Vorschläge erarbeitet, die dann als eine Schutzauflage in den Planfeststellungsbeschluss übernommen werden könnten. Im Grundsatz habe man mit den Sieltorbetreibern bereits eine Einigung erzielt. Ein gemeinsamer Vorschlag über die ausbaubedingte Mehrbelastung könne beispielsweise so aussehen, dass der TdV zukünftig die ausbaubedingten Mehrkosten der Unterhaltung übernehmen werde. Eine andere Alternative sei, durch technische Maßnahmen ausbaubedingte Mehrkosten in der Unterhaltung weitgehend zu vermeiden.

Herr Böschen bestätigt im diesem Zusammenhang, dass die Schilderungen von Herrn Osterwald zu den Sieltoren bislang nicht in den Planunterlagen enthalten seien. Dies sei auch der Planfeststellungsbehörde aufgefallen. Zurzeit würde vom TdV eine Einzelfallbetrachtung zu den Sieltoren vorgenommen.

Beim HDU (Hadelner Deich- und Uferverband) seien nach Aussage von **Herrn Rademacher** bereits drei Siele durch schiffserzeugte Wellen zerschlagen worden. Er bittet um Aufklärung, welche Art von Dämpfungsmaßnahmen der TdV für jedes einzelne Siele vorgesehen habe.

Herr Osterwald stellt die nachfolgenden Ausführungen unter den Vorbehalt, dass es bislang noch keine konkreten Vereinbarungen mit den Sieltorbetreibern gebe und bittet Herrn Zinßer um eine beispielhafte Darstellung der Möglichkeiten für den Bereich des HDU.

Herr Zinßer erläutert, dass der TdV im Rahmen seiner Betrachtung alle 6 Bauwerke des HDU betrachtet habe. Dabei seien sowohl die Belastungen der Bauwerke im Ist-Zustand als auch die Mehrbelastungen diskutiert worden. Bei der Medemschöpfwerksschleuse liege allerdings ein konstruktives Problem vor, das zu einem Einzelfallversagen geführt habe. Dieses Problem sei mittlerweile vom HDU beseitigt worden. Des Weiteren gebe es am Deichsiele Altenbruch, das Ende der 90er Jahre gebaut wurde, Abplatzungen an den Einfassungen des Bauwerkes. Hier gebe es konstruktive Möglichkeiten, diese Abplatzungen durch Fassungen zu unterbinden. Dämpfungssysteme werden aufgrund von Torsionsproblemen zurzeit nicht als geeignete Möglichkeiten angesehen.

Herr von Blücher kritisiert, es werde keine allgemein verträgliche Lösung gesucht. Vielmehr kaufe man sich frei. Die Kosten für das Vorhaben würden in das Unendliche gehen.

Herr Lorenz möchte zum Thema Sog und Schwell und Geschwindigkeitsbegrenzungen wissen, inwieweit wird sich die Mindestgeschwindigkeit vor Cuxhaven verändern werde.

Herr Osterwald antwortet, für diesen Bereich sei eine Geschwindigkeit von 11-15 Knoten vorgegeben, diese sei im Vergleich zur letzten Vertiefung nicht verändert worden.

Herr Altenburg erklärt, er halte den Weg, auf die gefahrene Geschwindigkeit einzuwirken, für richtig. Er verweist auf einen Badeunfall in Altenbruch, bei dem 14 Kinder schwer verletzt worden seien, weil Sog und Schwell so groß gewesen seien, dass die Kinder mitgerissen worden und danach am Ufer aufgeschlagen seien. Ursache hierfür sei eine nicht angemessene Fahrweise des Schiffsführers gewesen. Dieser habe im Nachhinein erklärt, er habe schneller fahren müssen, um die Manövrierfähigkeit des Schiffes zu gewährleisten. Dies sei ein typisches Beispiel, dass die tatsächlichen Ver-

hältnisse anders aussehen würden. Eine weitere Vertiefung mit erhöhtem Sog und Schwell werde letztlich eine Schließung des Strandbades Altenbruch nach sich ziehen. Ähnliche Fälle seien auch aus der Grimmershörner Bucht bekannt.

Herr Böschen dankt für den Beitrag und erklärt, dass die Vorfälle bekannt seien. Es sei bedauerlich, dass diese Vorfälle nicht verhindert werden konnten. Man werde den Einwand in die Abwägung mit einstellen.

Herr Radecker fragt noch einmal hinsichtlich der Siele nach, ob es richtig sei, dass diesbezüglich ausbaubedingte Schäden von TdV übernommen würden.

Herr Osterwald erwidert, es gehe diesbezüglich um die verursacherbedingte Übernahme von Kosten.

Herr Radecker wendet ein, dass die Reeder/Schiffsführer sensibilisiert werden müssten, bei ihrer Passage, die Mündung der Nebenflüsse im Auge zu behalten, sowie die kleineren Sportsegelboote.

Herr von Blücher verweist auf einen Unfall im Freiburger Hafen. Ab Glückstadt werde mit 14 Knoten gefahren. Für den Freiburger Hafen sei eine Erhöhung der Geschwindigkeiten nicht vertretbar, insbesondere wenn die Schiffe im Priel trocken gefallen seien, könnten sie durch Sog und Schwell zerschlagen werden.

Herr Osterwald bestätigt, dass ab Glückstadt eine Geschwindigkeit von 10-14 Knoten vorgesehen sei, bisher seien keine nicht hinnehmbaren Belastungen festgestellt worden, dies werde auch für die Zukunft so gesehen.

TOP 5.2.2 Immissionen

Herr Böschen erklärt, dass der Punkt Sog und Schwell morgen weitergeführt werde und jetzt TOP 5.2.2 aufgerufen werde. Er trägt die wesentlichen Einwendungen und Stellungnahmen zu dem TOP vor.

Herr Lorenz fragt nach, ob bei der Planung berücksichtigt worden sei, dass Cuxhaven als Heilbad besondere Anforderungen an die Luftqualität stelle.

Herr Böschen erwidert, dass dies eingehender bei dem TOP 5.8.2 (Tourismus) behandelt werde.

Herr von Blücher erklärt, es gebe neue Untersuchungen zur Schadstoffbelastung aufgrund der Schifffahrt. Danach komme es im Jahr zu mehr als 60.000 Todesfälle durch Abgase von Schiffen. Grund sei, dass als Treibstoff immer noch Schweröl verwendet werde. Ein Containerschiff (8000 TEU) auf der Fahrt von Cuxhaven bis Hamburg ver-

ursache mehr Schadstoffe als die gesamten PKW in Niedersachsen, Schleswig-Holstein und Hamburg in einer Woche. Dies sei nicht umweltfreundlich.

Herr Oellerich stimmt zu, dass der Schadstoffausstoß von Schiffen gemindert werden sollte. Trotzdem sei seiner Meinung nach der Schadstoffausstoß pro Tonne im Vergleich zum landseitigen Verkehr geringer.

Herr Stroebel (IMS, TdV) ergänzt, es sei geprüft worden, wie groß die schiffserzeugten Schadstoffbelastungen seien werden. In der Worst-Case-Betrachtung sei ein Schwefelanteil von 3 % angesetzt worden. Dabei seien die Kurzzeit- und Langzeitwerte nach der einschlägigen Bundesimmissionsschutzverordnung nicht überschritten worden.

Herr von Blücher wendet ein, dass die Leute aus der Hafencity in Hamburg wieder wegziehen würden, weil die Belastungen durch Ölflocken so groß seien.

Herr Stroebel erwidert, die Untersuchungen würden belegen, dass es zu keiner Überschreitung der Grenzwerte komme, dies sei maßgeblich.

Herr Rademacher kritisiert, die Messaufbauten seien nicht so, dass daraus tatsächliche Belastungen ablesbar seien. Die Bedingungen würden sehr stark variieren, es solle genau überprüft werden, wie gemessen worden sei. Bei Nordwestwind habe man eine erhebliche Kumulierung von Schadstoffen, auch müssten die zukünftigen Kohlekraftwerke berücksichtigt werden.

Herr Böschen erklärt, dass dies geprüft werde.

Herr Radecker ergänzt, bei entsprechender Wetterlage würden erhebliche Schwefelfahnen längere Zeit in der Luft wahrnehmbar seien.

Herr Stroebel stimmt zu, dass bei bestimmten Windlagen erhöhte Werte messbar seien. Grenzwerte würden aber nicht überschritten.

Es besteht kein weiterer Erörterungsbedarf zu diesem TOP. Die Verhandlung wird von **Herrn Böschen** um 19:30 Uhr für heute geschlossen.

3. Erörterungstag: 6. Mai 2009

Herr Seidel begrüßt die Anwesenden und eröffnet um 10:03 Uhr den 3. Erörterungstag. Er verweist auf eine Änderung in der Tagesordnung: die TOP 5.7 und 5.5 werden vorgezogen.

TOP 5.2.1 Betroffenheiten durch Sog und Schwell (Teil 2)

Zunächst wird aber noch einmal TOP 5.2.1 eröffnet, zu dem **Herr Rademacher** einen Vortrag bezüglich Deichschäden/Deichbelastung durch Schifffahrt hält.

Herr Rademacher führt aus, dass es 22 Jahre nach Errichtung der Deiche und zwei Jahre nach der letzten Elbvertiefung im Altenbrucher Bogen 2002 zu erhöhten Deichschäden (sichtbare Setzungen und Rutschungen) gekommen sei.

Laut Planunterlage H1d S. 120 sei eine Quantifizierung der Maximalbelastung nicht möglich. Dies werde in Frage gestellt, man hätte sehr wohl weitere Untersuchungen anstellen können, z. B. hätten Naturmessungen vorgenommen werden können.

Es hätte berücksichtigt werden müssen, dass viele Geschwindigkeitsüberschreitungen stattfinden würden. Die Schiffsgeschwindigkeit in den Unterlagen sei mit 12 KN zu gering angesetzt, außerdem sei eine Geschwindigkeitsbegrenzung nicht geplant.

Sämtliche Berechnungen der Belastung hätten ohne realistische Grundlage stattgefunden.

Es hätte ein energetischer Ansatz statt des statischen Ansatz gewählt werden müssen, dann wäre man zu anderen Belastungen gekommen.

Weiterhin sei der Spitzendruck bei Sturzbrechern nicht berücksichtigt worden.

Herr Rademacher bemängelt, dass im BAW-Gutachten nur Beispielmessungen für die Messung von Schiffswellen (Bsp. für Schwingungen durch Schiffswellen) abgebildet worden seien, nicht aber ein tatsächliches Diagramm, das die Belastung durch maximale Schiffswellen abbilde.

Die Feststellung, dass schiffserzeugte Schwingungen im Verhältnis zur Belastungen durch Fußgänger und Landfahrzeuge geringer seien, sei unrealistisch.

Die Entfernung zur Schwingungsquelle hätte mit betrachtet werden müssen, dies aber habe ausdrücklich nach Planunterlagen nicht stattgefunden.

Im Hinblick auf den Zeitrahmen und der eingestellten Ereignisse sei die Messreihe der Planer nicht repräsentativ.

Beispielhaft erwähnt er folgende Mängel:

- die Belastung durch Jogger würde ohne Nachweis durch Messprotokolle zum Vergleich herangezogen,
- die Maximalhöhe der Schiffswellen von 1,44 m sei nicht untersucht worden,
- die Ermittlung des für Schiffswellen angegebenen Schwingungswertes sei nicht dokumentiert,
- die Ermittlung der Schiffspassagedaten sei ungenügend,
- die Schwingungsübertragung auf die einzelnen Bodenschichten sei nicht berücksichtigt worden.

Im Ergebnis sei die Qualität der Unterlage mangelhaft.

Herr Rademacher beantragt, die Schadensursachen der Deichschäden im Altenbrucher Bogen tatsächlich zu ermitteln. (vgl. Anträge Nr. 26 und Nr. 27)

Er beantragt die Untersuchung der Deichbelastung durch schiffserzeugte Wellen, insbesondere die Durchführung grundsätzlicher Naturmessungen. Die Untersuchungen sollten transparent durch unabhängige Gutachter vorgenommen werden.

Herr Böschen dankt und erklärt, man werde sich mit den vorgebrachten Punkten auseinandersetzen.

Herr Dr. Taubert unterstützt die Kritik von Herrn Rademacher. Seine Darstellung soll als Gegengutachten zu den Gutachten der Planer gewertet werden. Er fordert eine Überarbeitung der vorhandenen Gutachten.

Herr Schröder zitiert aus einer Unterrichtung des Umweltausschusses an den niedersächsischen Landtag aus 2008: danach seien Altenbrucher Bogen und Lühebogen exponierte Stellen bezüglich der Deichstandsicherheit, diese würden geringe Reserven aufweisen. Er möchte wissen, ob den Auflagen aus dem letzten Planfeststellungsbeschluss in Bezug auf diese Bereiche nachgekommen worden sei.

Insbesondere interessiere ihn, ob die Standsicherheit durch unabhängige Gutachter überprüft worden sei.

Außerdem möchte er wissen, ob der Beweissicherungsbericht 2007 schon vorliege.

Herr Osterwald antwortet, dass die Auflagen aus dem Beschluss 1999 alle erfüllt worden seien. Die Standsicherheit sei seiner Kenntnis nach als hoch zu bewerten, beim zuständigen Deichverband könne ein entsprechender Bericht eingesehen werden.

Der Beweissicherungsbericht, der mit den Ländern abzustimmen sei, sei in einer neuen Auflage in Vorbereitung. Der letzte abgestimmte Bericht sei von 2006, der nächste Beweissicherungsbericht werde 2009 erwartet. Alle erhobenen Daten seien außerdem im Internet zu finden.

TOP 5.7 Betroffenheiten der Landwirtschaft

TOP 5.7.1 Beeinträchtigungen durch Verschiebung der Brackwasserzone

Herr Böschen trägt die wesentlichen eingegangenen Einwendungen und Stellungnahmen zu TOP 5.7.1 vor.

Herr Jungclaus erklärt, dass der Obstbau im Bereich der Oste eine große Rolle spiele. Man würde Beregnungswasser aus der Oste und deren Nebenflüssen beziehen, hier werde eine vorhabensbedingte Versalzung befürchtet.

Es müssten Lösungen für eine alternative Wasserversorgung bereit gestellt werden, insbesondere für die Frostschtzberegnung Ende März bis Ende Mai, sowie in den Sommermonaten, um Trockenschäden zu vermeiden.

Auch die Tränkeversorgung sei nicht mehr hinreichend gewährleistet, auch hier sei eine alternative Wasserversorgung erforderlich.

Außerdem werde es vorhabensbedingt immer öfter zu Überflutung der Osteaußenbereiche kommen. Dadurch würden Flächen immer weniger zur Verfügung stehen. Hierdurch entstehende Schäden seien auszugleichen. Das gleiche gelte für Medem und Hadelner Kanal.

TOP 5.7.2 Beeinträchtigungen der Wasserwirtschaft

Herr Böschen trägt die wesentlichen Einwendungen und Stellungnahmen zu TOP 5.7.2 vor.

Herr Jungclaus verweist auf den Bereich Sietland. Die Gemeinden würden bis zu einem Meter unter Meeresspiegel liegen und seien auf Entwässerung angewiesen. Hier werde vorhabensbedingt mit erhöhten Entwässerungskosten gerechnet. Die Entwässerung müsse weiterhin sichergestellt sein, erhöhte Kosten müssten ausgeglichen werden.

Herr Rademacher spricht für die „Bootslagerung Lühmann“, hier seien ebenfalls durch Verschlickung erhöhte Spülkosten zu erwarten. Dies solle ausgeglichen werden.

TOP 5.7.3 Beeinträchtigungen der Landwirtschaft durch Kompensationsmaßnahmen

Herr Böschen trägt die wesentliche Einwendungen und Stellungnahmen zu TOP 5.7.3 vor.

Herr Tönjes spricht eine Ausgleichsmaßnahme aus der letzten Elbvertiefung an, er bewirtschaftet diesbezügliche Ausgleichsflächen. Diese seien seit einem halben Jahr aufgrund konstant hohen Wasserstands landwirtschaftlich nicht mehr nutzbar.

Herr Osterwald erwidert, der Vortrag sei berechtigt, Ansprechpartner für dieses Problem sei das WSA Hamburg. Er erklärt, dass der Einwand bei der Planung für den Kompensationsbedarf berücksichtigt werde. Es werde versucht, aquatische Ausgleichsmaßnahmen zu finden und Landwirtschaftsflächen zu meiden.

Herr Jungclaus verweist auf den Belumer Außendeich. Die Hälfte des dort zu erwartenden Grundfutters müsse wegen der dort rastenden Gänse abgeschrieben werden. Er erklärt, Extensivierungsaufgaben bei bestimmten Flächen würden dazu führen, dass Vögel wie etwa der Kiebitz diese Flächen zukünftig meiden und auf Landwirtschaftsflächen ausweichen würden, da sie dort mehr Nahrung finden würden. Hinsichtlich der Kompensation solle mehr in Geldfonds investiert werden, mit denen bereits extensivierte Flächen für die Vogelwelt attraktiver gestaltet werden könnten. Auf den Zugriff auf weitere Flächen der Landwirtschaft solle verzichtet werden.

Herr Tönjes wendet ein, dass besser städtische Gebiete extensiviert würden, und nicht immer auf landwirtschaftliche Bereiche zurückgegriffen werden solle.

Herr Jungclaus fragt nach, woher für zukünftige Kompensationsmaßnahmen Ersatzflächen für die Landwirtschaft kommen sollen, die entsprechende Voraussetzungen bieten würden. Die Landwirtschaft sei nicht gegen Naturschutz.

Herr Märkle aus Sietland möchte Herrn Osterwald widersprechen. Es werde nicht vorwiegend auf semiaquatischen bzw. aquatischen Ausgleich gesetzt. Dies könne bei der Größe des Eingriffs gar nicht gewährleistet werden. Er bemängelt Defizite im LBP.

Herr Böschen dankt, schließt die Erörterung zu TOP 5.7 und gibt die Verhandlung an Herrn Seidel ab.

TOP 5.5 Beeinträchtigung von Schifffahrt und Fischerei

TOP 5.5.1 Beeinträchtigung von Häfen und Hafenzufahrten

Herr Seidel trägt die wesentliche Einwendungen und Stellungnahmen zu TOP 5.5.1 vor.

Herr Radecker bekräftigt, dass Pfahlerhöhungen auch im Bereich Otterndorf aufgrund extremer Sommerhochwasser erforderlich geworden seien. Sie hätten mit einem hohen zeitlichen und geldlichen Aufwand errichtet werden müssen. Auch Stegzugänge seien während der Sommerhochwasser nicht mehr trocken zugänglich. Hier seien erhöhte Kostenbelastungen gegeben.

Es gibt zu diesem TOP keine weiteren Wortmeldungen.

TOP 5.5.2 Beeinträchtigung der Fischerei

Herr Seidel trägt die wesentlichen Einwendungen und Stellungnahmen zu TOP 5.5.2 vor.

Frau RA Dr. John stellt fest, dass hinsichtlich der Verlegung der Tonnen, die erst konkret in der Ausführungsplanung festgelegt werde, Unsicherheiten seitens der Fischer bestünden. Sie möchte wissen, ob es schon konkrete Tonnenpläne gebe.

Außerdem möchte sie wissen, ob der TdV aufgrund der eingegangenen Einwendungen und Stellungnahmen eine Überarbeitung des Fischereiwirtschaftlichen Fachgutachtens plane.

Herr Osterwald bestätigt, dass die Tonnenpläne erst zur Ausführungsplanung erstellt würden. Er versichert, dass diese den Fischern frühestmöglich zur Verfügung gestellt würden bzw. auch in den Jahresgesprächen rechtzeitig darüber informiert werde.

Frau RA Dr. John erklärt, aus den Planunterlagen gehe hervor, dass insgesamt ein neues Tonnenkonzept geplant sei, das sich auf das gesamte Vorhabengebiet auswirke.

Herr Osterwald bestätigt dies. Konkrete Angaben seien erst nach der Ausführungsplanung möglich. Einwände der Fischer würden dabei berücksichtigt soweit dies aus nautischer Sicht möglich sei.

Hinsichtlich des Fischereiwirtschaftlichen Gutachtens erklärt er, dass der TdV die Erörterungstermine abwarten werde. Dann werde abschließend in Form einer Stellungnahme darauf eingegangen werden.

Frau RA Dr. John bemängelt noch einmal, dass die Stellungnahme des TdV nicht vor der Erörterung vorgelegen habe.

Herr Osterwald erwidert, aus der Erörterung würden sich weitere Präzisierungen ergeben, erst danach seien abschließende Stellungnahmen möglich und geplant.

Frau RA Dr. John erwähnt, dass erhebliche Fangplätze verloren gehen würden und fragt, wie dies kompensiert werden soll. Alternative Fangplätze seien kaum noch vorhanden. Die Vorbelastungen und vorhabensbedingten Eingriffe seien so groß, dass sie für einige Fischer zur Existenzgefährdung führen könnten.

Herr RA Dr. Reidt (TdV) erklärt, dass die Belastung der Fischerei in einem Gutachten untersucht worden sei, danach seien keine unzumutbaren Belastungen gegeben. Die abschließende Bewertung obliege der Planfeststellungsbehörde, sie könne auch über Schutzauflagen bestimmen, wenn sie zu einem anderen Ergebnis komme.

Frau RA Dr. John erklärt, dass diese Antwort nicht mit der Vereinbarung von 1998 betreffend die Stärkung und den Erhalt der Elbfischerei vereinbar sei.

Herr Marušić wird gebeten, kurz darzustellen, wie die in diesem Zusammenhang mit der Fischern stattfindenden Jahresgespräche laufen. Er erläutert, bei diesen Gesprächen würden die für die Fischer relevanten Themen diskutiert, auch wo neue Fischfanggebiete erschlossen werden könnten. Insgesamt herrsche ein konstruktiver Umgang. Die Vereinbarung werde gelebt und sei nicht hinfällig.

Herr Hinners bestreitet, dass die Erschließung neuer Fanggebiete diskutiert würde, es gebe keine Ausgleichsgebiete für den Krabbenfang.

Herr Osterwald antwortet, der TdV bemühe sich, die Belange der Fischerei hinreichend zu berücksichtigen, neue Fanggebiete könne er aufgrund fehlender Fachkenntnis aber auch nicht darlegen.

Herr Rademacher beantragt die wörtliche Protokollierung der Aussagen von Herrn RA Dr. Reidt (vgl. Antrag Nr. 23).

Herr Schröder unterstreicht, dass es keine alternativen Fanggebiete gebe. Es seien insgesamt rund 50 Betriebe betroffen. Hier komme es vorhabensbedingt zu starken wirtschaftlichen Einbußen. Außerdem habe dies auch Auswirkungen auf den Tourismus, da die Kutter eine touristische Attraktion darstellen. Insbesondere kleinere Kutter mit schwächeren Maschinen hätten keine Chance mehr auf der Elbe zu fischen, weil sie sich in der immer stärker werdenden Strömung nicht mehr halten könnten.

Herr Hinners ergänzt, viele Priele seien nicht mehr befischbar. Insbesondere nach der letzten Elbvertiefung habe sich das Phänomen durch Verschlickungszunahme verstärkt. Er hätte gerne eine Bestätigung des TdVs, dass die Fischer im Fahrwasser weiter fischen dürften und könnten.

Frau RA Dr. John führt diesbezüglich aus, dass vorhabensbedingt auch mit einer Zunahme von Schiffen zu rechnen sei, hier würden weitere Beschränkungen befürchtet.

Herr Hinners erklärt, aus der Presse erfahren zu haben, dass eine Verlegung der Fahrrinne gen Norden geplant sei, dadurch würden weitere Fangplätze wegfallen.

Herr Seidel antwortet, dies sei nicht Gegenstand des Verfahrens.

Herr Seidel trägt die wesentlichen Einwendungen und Stellungnahmen zur Sportbootfischerei vor. Dazu gibt es keine Wortmeldungen.

TOP 5.5.3 Schifffahrt

Herr Seidel ruft den TOP 5.5.3 auf und trägt die wesentlichen Einwendungen und Stellungnahmen vor.

Herr Dr. Eilers bestätigt, dass die vorgetragenen Einwendungen für viele Häfen, im Besonderen für Cuxhaven, gelten würden.

Auch **Herr Radecker** bestätigt, dass Wassersportler gegen das Rechtsfahrgebot an Kaianlagen verstoßen müssen, um sicher in die Häfen zu gelangen. Er gibt an, dass die gemessenen Strömungsgeschwindigkeiten in Höhe von 2 m über dem Grund durchgeführt worden seien, die Strömungsgeschwindigkeit an der Wasseroberfläche sei jedoch wesentlich höher. Er habe dort 7-8 Knoten festgestellt. Zudem würden sich bei Ostwindwetterlagen und ablaufendem Wasser die Wellenhöhen stark nach oben hin verändern, so dass diese kürzer und gefährlicher für Wassersportler seien. Er verweist auf einen tödlichen Wassersportunfall bei dem Amerikahafen.

Herr Seidel gibt an, dass er als Wassersportler, dieses Phänomen kenne und sich im Rahmen der Prüfung damit befassen werde.

Herr Dr. Eilers unterstützt **Herrn Radecker** und führt aus, dass es für die Hafenzufahrt Cuxhaven bei Flutstrom zurzeit keine Regelung gebe. Die Wasserschutzpolizei drücke die Augen zu. Außerdem kritisiert er die Regelung, dass man den Fluss immer rechtwinkelig nur kreuzen dürfe.

Herr Seidel erklärt, dass Herr Dr. Eilers sich in dem Punkt an das zuständige WSA wenden könne.

Herr Osterwald gibt dazu an, dass es in diesem Zusammenhang in Hamburg und Schleswig-Holstein Gespräche zwischen der Wasserschutzpolizei, den Wassersportvereinen und den beteiligten Behörden gebe. Daraufhin ergänzt **Herr Radecker**, dass dies auch in Niedersachsen der Fall sei und bereits Zugeständnisse seitens der Wasserschutzpolizei gemacht werden. Trotzdem stellt **Herr Radecker** fordert, dass sich die Strömungsgeschwindigkeit nicht weiter verschlechtern dürfe.

Da es keine weiteren Wortmeldungen mehr gibt, schließt **Herr Seidel** den TOP 5.5 um 12:04 Uhr.

TOP 5.3 Betroffenheiten durch Baggergutunterbringung

Herr Seidel eröffnet den TOP 5.3, verliest die wesentlichen Stellungnahmen und Einwendungen und weist darauf hin, dass unter diesem Punkt auch die Verschlickungsproblematik in Cuxhaven vor Duhnen behandelt würde.

Dazu beginnt **Herr Dr. Taubert** mit einem Kurzvortrag zu den Verhältnissen im Duhner/Döser Watt. Er stellt die Wattflächen mit ihrem System aus Prielen und Sandplatten graphisch dar und beschreibt die Auswirkungen des 1960 erbauten Leitdammes. Nach seiner Ansicht sei nicht auszuschließen, dass die am Leitdamm zu verklappenden Baggermengen ins Watt getragen und durch diesen Schlick das Watt verschmutzt würde. In diesem Zusammenhang stellt er die Frage, ob der Schlick gesundheitsgefährdend sei.

Herr Dr. Eilers merkt an, dass sich bei Neuer Luechtergrund die ursprüngliche Baggermenge von 2,5 Mio. m³ jetzt verdreifacht hätte und möchte wissen, ob dies überhaupt erträglich und das notwendige Maß nicht jetzt bereits voll sei. Er bemängelt dass, das Baggergut direkt vor die „Haustür“ Cuxhavens gebracht werde.

Herr Osterwald erklärt dazu, dass das Strombaukonzept dafür geplant sei, die Auswirkungen zu minimieren. Ziel sei es, die Verluste der Vergangenheit auszugleichen, um einen Zustand zu erreichen, der sich günstig auf die Wasserstandänderungen auswirke.

Herr Dr. Heyer erläutert zur Menge und Qualität des Baggergutes für den Bereich Neuer Luechtergrund, dass es sich dabei um Sand handele, der nicht gesundheitsgefährdend sei. Das Material sei frei von Kontaminationen, da es an Stellen gebaggert werden würde, die nicht kontaminiert seien. Der Schluffanteil läge unterhalb von 1 %. Weiter führt er aus, dass ein Teil des Feinmaterials nach Oberstrom transportiert würde, jedoch sei der resultierende Transport im parallelen Küstenlängstransport Richtung norwegische Rinne gerichtet. Ein kleinerer Anteil würde sich wohl auch im Klotzenloch anlagern.

Herr Hinners (Vertreter der Interessengemeinschaft der Elbe-Weser Fischer) gibt an, dass Fischer eine Aufschlickung des Watts beobachten. Er kritisiert die schlechte Koordination der Unterhaltungsbaggerungen, es gebe kein richtiges Konzept. Daraufhin erklärt **Herr Osterwald**, dass es nur scheinbar unkoordiniert wäre, es doch aber planmäßige Baggerungen seien.

Herr Behrens spricht an, dass die Verdreifachung der Baggermengen auf Neuer Luechtergrund daher rühren, dass die 5 ursprünglich geplanten Ufervorspülungen bei Schleswig-Holstein nun entfallen. Er kritisiert, dass die in Schleswig-Holstein aus naturschutzfachlichen Bedenken nicht gewollten Baggermengen nun auf dem Neuen Luechtergrund verbracht werden sollen.

Herr Osterwald wiederholt die Aussage von **Herrn Dr. Heyer**, dass das für die Ufervorspülungen vorgesehene Baggermaterial Sand mit geringen Schluffanteilen sei. Man habe auf die Ufervorspülungen nicht aufgrund der Qualität des Baggergutes verzichtet, vielmehr war der Grund der Streichung, einen vorhandenen Lebensraum zu überdecken.

Herr Dr. Eilers könne nicht glauben, dass Kommunen gefordert hätten, das Baggergut hier bei Cuxhaven abzulagern. Dies könne er sich nicht vorstellen und möchte dazu eine Bestätigung dieser Aussage.

Er gibt an, er hätte seine Bedenken bereits bei 2,5 Mio. m³ Baggermenge zur Ablagerung geäußert, doch nun verdreifache sich die Menge. Er könne nicht verstehen, wieso Schleswig-Holstein frei von den Belastungen gehalten würde, doch dieser Bereich alles abbekomme.

Weiter zitiert er aus einem Buch von Dr. Laucht zur Verschlickung. Er beschreibt, dass sich Schlick schlecht absetzt und wieder schnell aufgewirbelt wird. Es bestehe daher keine Stabilität für die Unterwasserablagerungen.

Herr Osterwald stellt klar, dass die Länder Schleswig-Holstein und Niedersachsen den TdV gebeten hätten, die Ufervorspülungen durchzuführen. Doch die zuständigen Naturschutzbehörden hätten dies nicht gewollt. Die zu verbauenden Böden enthielten einen Ton und Schluffanteile von 0,31%.

Auf Nachfrage von Herrn Dr. Eilers bestätigt er, dass ein Fehler in den Antragsunterlagen im Erläuterungsbericht enthalten sei. Es würde dort nur von Schluffen die Rede

sein, jedoch gibt es Schluff und Tonanteile. Herr Osterwald möchte dies auch für die PFB richtigstellen.

Herr von Blücher bittet darum, die wörtlichen Aussagen von Herrn Osterwald um 12:30 Uhr ins Protokoll aufzunehmen (vgl. Antrag Nr. 24). Dieser Antrag wird später abgelehnt.

Herrn Loch interessiert die Frage, ob die erhöhte Sauerstoffzehrung durch die von 3 auf 9 Monate verlängerte Bauzeit am Neuer Luechtergrund mit in den Unterlagen berücksichtigt wurde. **Herr Osterwald** bestätigt dies.

Herr Altenburg betont, dass auch jetzt schon an der Tonne E3 schadstoffbelastetes Material verklappt würde. Er habe eine Stellungnahme der BfG (Schubert/Schmidt/Leuchst/Habermann angefertigt im Auftrag des WSA Cuxhaven vom 15.07.2005) zu den ökologischen Auswirkungen von der Verklappung von Baggergut, aus der er Seite 7 Nr. 2.3 und 2.4 zitiert. Darin sei ausgeführt, dass die Schadstoffgrenzen von Cadmium, Lindan und mit anderweitig organischen Schadstoffen in dem belastetem Baggergut um ein vielfaches überschritten seien. Dies sei somit meldepflichtiges hochbelastetes Material, das Einfluss auf die Meerestiere hätte. Er kritisiert, dass hierüber nicht gesprochen werde und dass für den Bürger das Verfahren nicht offen und transparent sei.

Herr Seidel merkt an, dass die angesprochenen Unterlagen in der Abwägung berücksichtigt werden.

Herr Zimmermann gibt ein Statement, in dem er bezweifelt, dass das „planmäßige Durcheinander“ der Unterhaltungsbaggerungen im Unter- und Außenelbebereich nach Aussage von Herrn Osterwald „geordnet“ sei. Auf seine Frage, wann die Organisationsstruktur für einen Unterhaltungsbaggerungsplan geschaffen würde, antwortet **Herr Osterwald**, dass dies der Fall sein werde, wenn der Planfeststellungsbeschluss vorliegt und die Ausführung geplant wird.

Herr von Blücher bezeichnet die stattfindenden Baggerungen als chaotisch und stellt in Frage, wie man eine Planung einer weiteren Fahrrinnenanpassung aufrechterhalten könne, wenn man heute noch nicht einmal Herr über die Unterhaltungsbaggermengen sei.

Herr Schröder zeigt in einer Präsentation, wie sich das Watt vor Cuxhaven verändert. Er gibt an, dass zunächst die Schlickfrage geklärt werden müsse, vorher dürfe man die Elbe nicht weiter vertiefen.

Als aktiver Wattwanderer befürchte er, dass das abzuladende Baggermaterial auf Neuer Luechtergrund sich gesundheitsgefährdend auf Wattwanderer auswirke.

Er verlangt einen wissenschaftlich medizinischen Nachweis der Unbedenklichkeit des Baggergutes.

Herr Sommer gibt an, dass die Umlagerung zum Neuer Luechtergrund auch in seinem Beweissicherungsantrag enthalten sei (vgl. Antrag Nr. 16). Er macht darauf aufmerksam, dass sich die Wassertiefe mehr als im angegebenen Dezimeterbereich verändere, wenn man 7,5 Mio. m³ Baggermenge auf 60 ha verteilen würde.

Herr Osterwald stimmt dem zu, führt jedoch dazu aus, dass davon ausgegangen werde, dass sich die Mengen durch die Tideenergie verteilen und Verluste an anderen Stellen wieder aufgefüllt würden.

Herr Radecker bemerkt, dass die in den Häfen genommenen Proben nicht nur aus Sand beständen, sondern der Tonanteil sehr hoch wäre. Die Beweissicherung hätte dies gezeigt. Er möchte wissen, ob diese Anteile aus der Elbe kommen, da er davon ausgeht, dass sie nicht dem Moor entstammen.

Des Weiteren merkt er an, dass mit einem Echolot im Bereich der Medemmündung eine sprunghafte Änderung der Sohltiefe von 7 auf 13 m festgestellt worden sei.

Im Zusammenhang mit der Ablagerungsfläche Neuer Luechtergrund möchte **Herr Loch** wissen, ob es möglich sei, dass Baggergut südlich der Insel Neuwerk von Süden her auf das Watt getragen werden könne.

Herr Dr. Heyer beschreibt erläuternd dazu das Wattbild von 2007. Der Übergang von der Medemrinne in das Klotzenloch ergebe zurzeit die großen Baggermengen. Wenn es einen Durchstich der beiden Arme gebe, dann seien wieder weniger Unterhaltungsbaggerungen notwendig.

Der Otterndorfer Hafen bekomme Sedimente aus der Elbe und es könne auch nicht ausgeschlossen werden, dass auf dem Transportweg südlich von Neuwerk Material ins Watt eingetragen werde.

Weiter führt er aus, dass die Unterbringungsstelle Neuer Luechtergrund im Bereich westlich von Gelbsand läge, daher gehe das Material in den Küstenlängstransport Richtung Nordsee über. Rund 1 % der umgelagerten Baggermengen sei feines, schluffiges Material. Umgelagert werde überwiegend Feinsand, Mittelsand und Grobsand. Insbesondere das grobe Material verbleibt im Umfeld der Umlagerstelle.

Herr von Blücher möchte wissen, wie sich die Strömungen in den letzten 10 Jahren verändert haben. Waren die Änderungen natürlich oder ausbaubedingt? An welchen Stellen sind die Zunahmen und wie groß sind diese?

Herr Dr. Heyer erklärt, dass die ausbaubedingte Zunahme der Strömungsgeschwindigkeiten marginal sei. Zudem sei das System nicht immer gleich. Es gebe immer Zeiten, in denen mehr oder weniger Material „unterwegs“ sei. Er wiederholt die Aussage, dass nach der Beruhigung der Rinnendynamik, wesentlich weniger Material mobilisiert werden würde.

Herr Loch weist auf die große Dynamik in der Elbe hin und er bringt zum Ausdruck, dass die Planfeststellungsbehörde dies berücksichtigen solle.

Nachdem es keine weiteren Wortmeldungen mehr gibt, schließt **Herr Seidel** um 13:24 Uhr den TOP 5.3 ab und unterbricht die Verhandlung für eine Mittagspause.

TOP 5.4 Schäden an Grundstücken und Gebäuden

TOP 5.4.1 Schäden an Gebäuden durch Rutschungen und Setzungen

Herr Seidel fährt um 14:30 Uhr mit der Erörterung fort. Er übergibt Herrn Bösch die Verhandlungsleitung. Dieser trägt die wesentlichen Einwendungen und Stellungnahmen zum TOP 5.4.1 vor.

Frau Hadler fragt, ob beabsichtigt sei, den Ist-Zustand der Gebäude festzuhalten. Wenn nicht, werde dies hiermit beantragt (vgl. Antrag Nr. 20). In Blankenese habe man den Ist-Zustand von Gebäuden gesichert. Sie wohne in Altenbruch, und dort sei eine entsprechende Beweissicherung ebenfalls erforderlich.

Herr Osterwald erklärt, aus Veranlassung der Fahrrinnenanpassung sehe er keine Notwendigkeit für Beweissicherungen an Gebäuden in Altenbruch. Im Rahmen der letzten Elbvertiefung seien dort Untersuchungen durchgeführt worden, hierbei sei festgestellt worden, dass kein Bedarf bestehe.

Herr Hadler äußert, dass zwischen Elbe und Hinterland eine Verbindung bestehe. Dort seien Schwingungen bis zu 2,5 km ins Land hinein wahrnehmbar. Seit der letzten Fahrrinnenanpassung seien an seinem Gebäude Risse festzustellen, insbesondere im Terrazzo-Fußboden. Auch hätte sich seit der letzten Vertiefung das Grundwasser abgesenkt, dies müsse untersucht werden. Die Risse im Gebäude sollten kontrolliert und festgehalten werden, um später prüfen zu können, ob durch die nächste Vertiefung weitere Schäden einträten. (vgl. Antrag Nr. 29)

Herr Dr. Ruland bestätigt, dass es Schwingungen gebe und erklärt, es sei untersucht worden, ob die Schwingungsübertragung bzw. Schwingungsenergie geeignet sei, um Schäden hervorzurufen. Diese sei aber zu gering, um Schäden zu verursachen. Eine Veränderung der Grundwasserstände sei nach der letzten Vertiefung nicht beobachtet worden und könne nicht auf die Fahrrinnenanpassung zurückgeführt werden.

Herr von Blücher fragt warum die Schwingungen an dieser Stelle messbar seien, aber nicht bei Deichbelastungen. Es bestehe ein Widerspruch in den gutachterlichen Aussagen.

Herr Hadler betont noch einmal, dass die Schwingungen sehr stark seien und zweifelt die Aussagen der Planer an. Bereits früher seien die Schwingungen so stark gewesen, dass die Schnecken von landwirtschaftlichen Maschinen gebrochen seien.

Herr Rademacher erklärt zur Messung der Schwingungen, dass Sensoren in die schwingungsrelevanten Bodenschichten eingesetzt werden müssten. Die Messungen der Planer seien fehlerhaft.

Herr Altenburg stellt den Antrag, dass für die Gemarkung Altenbruch ein neues Bodengutachten von einem unabhängigen Gutachter erstellt werde (vgl. Antrag Nr. 30).

TOP 5.4.2 Schäden durch Zunahme von Überflutungsgefahren und Uferabbrüchen

Herr Böschen trägt die wesentlichen Einwendungen und Stellungnahmen zu TOP 5.4.2 vor.

Herr Radecker spricht als Privateinwender und Vertreter der Seglervereinigung Otterndorf. Man habe eine Lasermessung vorgenommen hinsichtlich der Wasserhöhen von der Sturmflut von 1962. Danach würde das Haus unter Wasser stehen. Die Kanalschleuse sollte eigentlich schon 2004 erneuert werden, bis jetzt sei dies noch nicht geschehen. Dort sei der Deich um 1,5 m tiefer als das allgemeine Niveau. Das Haus der Seglervereinigung sei das erste, was weggeschwemmt würde.

Es gebe keine Elementarversicherung die etwaige Schäden absichert, daher müsse der Bund hier einspringen.

Herr Locht möchte wissen, wie die Planfeststellungsbehörde damit umgehe, dass sich Einwender Schadensersatzforderungen vorbehalten.

Herr Böschen entgegnet, dass die Einwendungen geprüft würden und wenn Schäden zu befürchten seien, seien Schutzauflagen möglich.

Herr Locht möchte wissen, was sei, wenn Schutzauflagen nicht wirken würden.

Herr Böschen ergänzt, es gebe das Instrument des Schadensersatzes bei nicht vorhersehbaren Schäden. Dies könnte auch noch 30 Jahre danach geltend gemacht werden.

Herr von Blücher erklärt, man habe es mit einer Summierung von Risiken zu tun, welche auch immer mehr zunehmen würden. Man müsse später beweisen, dass Schäden ausbaubedingt seien, dies sei sehr schwierig. Er fragt, inwieweit man hier in Form einer Bürgschaft bzw. einer Versicherung eine Absicherung schaffen könne.

Herr Böschen antwortet, die Mittel, diesen Umstand in einem solchen Verwaltungsverfahren zu berücksichtigen, seien begrenzt. Es sei vielmehr eine Entscheidung des Gesetzgebers, die nicht durch einen Verwaltungsakt herbeigeführt werden könne.

TOP 5.4.3 Schäden durch zusätzliche Erschütterungen / Vernässung / Sonstiges

Herr Böschen trägt die wesentlichen Einwendungen und Stellungnahmen zu TOP 5.4.3 vor.

Herr von Blücher sieht in auftretendem Qualmwasser den Beweis, dass Wasser bei Hochwasser ins Hinterland gedrückt werde.

Herr Dr. Ruland erklärt, dass Qualwasser ein ganz natürlicher Zustand an Deichen sei. Eine Erhöhung der Sturmflutscheitelstände könne dieses nicht nachteilig beeinflussen.

Herr Altenburg erläutert, dass eine große Angst vor einem Deichbruch bestehe, da dabei die Existenzen hinter dem Deich zerstört werden könnten. Er weist auf die Schwierigkeiten hin, im Überflutungsgebiet Versicherungen abzuschließen. Hamburg solle allen Betroffenen zusichern, für Schäden aufzukommen, die aufgrund der Fahrrinnenvertiefung hinter dem Deich entstehen würden. Hierbei sei auch eine Beweislastumkehr erforderlich.

Herr Böschen erwidert, dieser Vorschlag sei aus den schriftlichen Einwendungen bekannt.

Herr Loch fragt, ob die Erhöhung der Deichdurchsickerung vom Träger des Vorhabens als erheblich betrachtet werde.

Herr Dr. Ruland erklärt, dass die Sturmflutscheitelwasserstände vorhabensbedingt um nicht mehr als 2 cm steigen würden, diese seien auch ausschlaggebend für den Druck auf die Deiche, dementsprechend werde eine Erhöhung der Durchsickerungsmenge von nicht mehr als 0,5% erwartet.

Herr Loch erwidert, dies sei lediglich eine theoretische Annahme, das solle festgehalten werden.

Herr Rademacher weist noch einmal darauf hin, dass die Sturmflutscheitelwasserstände falsch seien, weil die Kalibrierung des Ermittlungssystems nicht sachgerecht gewesen sei, damit seien auch die Ableitungen falsch.

TOP 5.6 Beeinträchtigung von Infrastruktur- und Versorgungseinrichtungen

TOP 5.6.1 Kreuzungsbauwerke

Herr Böschen trägt die wesentlichen Einwendungen und Stellungnahmen zu TOP 5.6.1 vor.

Herr Rademacher möchte wissen, inwieweit sich die Überdeckung am Elbtunnel seit den letzten 30 Jahren bzw. der letzten Vertiefung verändert habe. Seiner Kenntnis nach sei nur noch eine Überdeckung von ca. 70 cm gegeben. Bei Auflaufen eines Schiffes könne der Elbtunnel dem nicht mehr standhalten.

Herr Oellerich versichert, die Sicherheit des Elbtunnels sei planerisch berücksichtigt worden. Das Problem sei vielmehr dass die Tunneldecke durch einen Notankerwurf beschädigt werden könnte. Daher seien in der Vergangenheit entsprechende feste Überdeckungen errichtet worden.

Im Rahmen dieser Vertiefung ändere sich in diesem Bereich nichts.

Herr Rademacher möchte wissen, ob diese Maßnahmen auch den Böschungsbereichen mit absichern.

Herr Oellerich bestätigt dies.

Herr Dr. Taubert äußert Bedenken hinsichtlich des Erdgasdükers bei Lühesand.

Herr Osterwald erklärt dazu, die Überprüfung der Düker habe keine Veränderung der Lage ergeben. Der angesprochene Düker müsse vorhabensbedingt angepasst werden, dazu würden entsprechende Gespräche mit den zuständigen Stellen laufen.

Herr Schröder fragt nach, ob die beim Elbtunnel vorherrschende Sohlentiefe von minus 16,70 m NN für den späteren tideunabhängigen Verkehr keine Restriktion darstellen würde.

Herr Oellerich antwortet, grundsätzlich ja, es gebe aber eine Vorflutrestriktion, die dies ausgleiche.

Herr von Blücher fragt, warum überhaupt der Gesamtausbau nötig sei, wenn eine Vorflutrestriktion bestehe.

Herr Oellerich erläutert, dass die Schiffe ein Zeitfenster von 11 h hätten, um den Hafen zu verlassen. Außerdem würde es nur Schiffe betreffen, die im mittleren Freihafen bzw. in Altenwerder abgefertigt würden. Alle restlichen Hafenbecken (zum Beispiel Burchardkai) unterliegen keinen Restriktionen.

Herr Rademacher möchte genau wissen, wie hoch die Überlagerung ursprünglich bei Bau des Elbtunnels gewesen sei und wie groß die Überlagerung jetzt sei; Ebenso interessiert ihn, wie weit genau sich die Panzerung des Elbtunnels in die Böschung hineinzieht.

Herr Oellerich antwortet, dies könne er aus dem Stehgreif nicht beantworten, bietet jedoch Herrn Rademacher an, ihm und der PFB diese Information zugänglich zu machen.

Herr Radecker fragt bezüglich der Spundwand im Hafen von Cuxhaven (Grodener Vorland), inwieweit berücksichtigt worden sei, ob Spundwände durch die Dynamik der Wasserstände insbesondere in Verbindung mit Sandschliff durchgescheuert werden könnten. Dies sei z. B. bei Wedel geschehen.

Herr Osterwald erklärt dazu, dass vorhabensbedingt keine Veränderung der Belastungsparameter für Stahlspundwände im Bereich Cuxhaven zu erwarten sei, der Ausbau sei für diese als neutral zu betrachten. In Wedel sei damals der Sandschliff nicht in die Bemessung mit eingeflossen.

TOP 5.6.2 Grundwassernutzung

Herr Bösch trägt die wesentlichen Einwendungen und Stellungnahmen zu TOP 5.6.2 vor.

Herr von Blücher wendet ein, dass durch die Vertiefung der Fahrrinne eine Versalzung des Grundwassers zu befürchten sei, insbesondere in Wanna und Otterndorf.

Herr Kindermann (TdV) erläutert, dass generell schon heute Kontakt zwischen Elbe und Grundwasserkörper bestehe, dieser werde vorhabensbedingt nicht verändert bzw. verstärkt. Dies würde auch für das Wasserwerk Wanna zutreffen, Veränderungen durch das Vorhaben würden nicht eintreten.

Herr von Blücher bezweifelt, dass kein Zusammenhang zwischen der Verschlechterung des Grundwassers und der Elbvertiefung bestehe. Die Salzbelastung habe sich in den letzten 10 Jahren verstärkt.

Herr Schröder möchte wissen, in welcher Tiefe sich die Grundwasserschichten befinden würden.

Herr Kindermann erwidert, im Unterelbegebiet würden sehr mächtige Sand- und Kies-schichten vorherrschen, diese seien fast auf der gesamten Länge angeschnitten. Der Einschnitt von 1,5 bis 2,0 m habe aber keine Bedeutung für den Kontakt mit dem Grundwasser.

Herr Dr. Taubert wendet ein, dass eine Süßwasserline die Salzwasserschicht überlagern würde, erstere werde aufgrund des Klimawandels immer weiter verringert, dadurch komme es zu einem weiteren Salzeintrag in das Grundwasser. Dies sei bereits aus Nordfriesland bekannt.

TOP 5.6.3 Einleitungsbauwerke

Herr Böschen fragt, ob Erörterungsbedarf zu TOP 5.6.3 bestehe.

Herr Dr. Taubert und **Herr von Blücher** möchten wissen, inwieweit die Kühlwasseraustauschsysteme der Kernkraftwerke Brunsbüttel/Brokdorf vorhabensbedingt betroffen sei könnten.

Herr Oellerich erwidert, es gebe dort keine ausbaubedingten Veränderungen, die die Sicherheit in Frage stellen würden.

TOP 5.8 Andere Betroffenheiten

TOP 5.8.1 Auswirkungen auf Industrieanlagen und Gewerbebetriebe

Herr Böschen trägt die wesentlichen Einwendungen und Stellungnahmen zu TOP 5.8.1 vor.

Hierzu besteht kein Erörterungsbedarf.

TOP 5.8.2 Tourismus, Freizeit und Erholungsaktivitäten

Herr Böschen trägt die wesentlichen Einwendungen und Stellungnahmen zu TOP 5.8.2 vor.

Herr Schröder erklärt, man habe in der Stadt 3 Mio. Übernachtungen von Touristen im Jahr. Vorhabensbedingt dürfe es nicht zu einer Beeinträchtigung des Tourismus als wichtigen Wirtschaftszweig kommen.

Außerdem müsse der Badebetrieb in Altenbruch, der Grimmershörner Bucht und Otterndorf sichergestellt werden. Durch eine weitere Elbvertiefung dürfe es nicht zu weiteren Badebeschränkungen kommen. Auch dürfe die Wattqualität vorhabensbedingt nicht weiter verschlechtert werden.

Herr Zimmermann wendet ein, dass Sog und Schwell für badende Personen sehr gefährlich seien. Er befürchtet weitere Beeinträchtigungen des Badebetriebes. Dieser müsse aber sichergestellt werden.

Herr Schaefer fragt, wie es um die Qualität des Watts bestellt sei, wenn die UWAs kommen würden.

Herr Osterwald erwidert, dass die UWAs Verluste in der Unterwassertopographie ausgleichen würden, daher seien keine Veränderungen zu dem früher vorherrschenden Zustand zu erwarten, vielmehr werde dieser wieder eintreten.

Herr Altenburg möchte noch einmal festhalten, dass Herr Dr. Heyer nicht habe ausschließen können, dass die Verschlickungen vor Dünen und Dose in Cuxhaven durch Umlagerungen entstehen könnten. Er fragt, ob es Untersuchungen zum Bojenbad in Altenbruch gebe.

Herr Osterwald bestätigt, dass es Strömungserhöhungen sowie eine Erhöhung der schiffserzeugten Belastungen gäbe, die auch in den Planunterlagen dargestellt seien.

Herr Dr. Heyer erklärt, er habe sich auf die Sedimentdynamik vor Medemsand bezogen, nicht auf Unterhaltungsumlagerungen.

Herr Altenburg wendet ein, es sei festzustellen, dass es im Bereich Tourismus und Erholungssuchender Beeinträchtigungen gebe. Insbesondere das Bojenbad werde weitere Beeinträchtigungen nicht überstehen.

Herr Schröder ergänzt zu dem Thema, dass das Altenbrucher Strandbad und Bojenbad in Grimershörn die letzten Möglichkeiten seien, wo man noch 2-3 Std. vor Hochwasser baden könne. Durch den Leitdamm habe man hinnehmen müssen, dass sich immer mehr Sediment vor Döse und Duhnen ablagere. Diese Situation dürfe nicht weiter verschlechtert werden.

Herr Schaefer erklärt, er gehe im Sommer regelmäßig in der Elbe schwimmen. Er selbst habe dabei festgestellt, dass sich die Qualität der Bademöglichkeit verschlechtert habe. Die Strömung habe extrem zugenommen. Gegen die Strömung könne nicht mehr angeschwommen werden. Außerdem sei die Schwebstoffzunahme so groß, dass er grau aus dem Wasser kommen würde. Er befürchtet, dass sich dies vorhabensbedingt noch verstärken werde.

TOP 5.8.3 Weiteres

Herr Böschen trägt die wesentlichen Einwendungen und Stellungnahmen zu TOP 5.8.3 vor.

Herr Loch erklärt, er habe sich eingehend mit den Gefahren aus Havarien beschäftigt. Ziel des Vorhabens sei es, größere und mehr Schiffe nach Hamburg zu bekommen. Bei der Planung müssten Unfalldaten und Unfallplanungsszenarien mit herangezogen werden. Er möchte wissen, wie die Planfeststellungsbehörde mit diesen Anträgen umgehe, die innerhalb der Einwendungen gestellt würden.

Herr Osterwald erwidert, dass die weitere Vertiefung für die bestehende Schifffahrt statfinde, hier solle ein Tiefgangszuschlag ermöglicht werden. Allgemein sei zu sagen, dass sich die Schiffssicherheitsbeobachtungen den aktuellen Entwicklungen auf der Elbe anpassen würden, unabhängig vom Ausbau. Er sieht hier ausbauspezifisch keinen Bedarf.

Herr Bösch erklärt, es werde geprüft, ob es notwendig sei, weitere Daten heranzuziehen.

Herr Behrens wendet ein, dass die Gefahren im Altenbrucher Bogen hinreichend dargestellt worden seien. Zur Katastrophengefahr hätten er und Herr Sommer schon vor 2 Jahren Bedenken geäußert. Es komme zu einer weiteren Deichgefährdung durch Havarien. Die Gefährdung grundrechtlich geschützter Positionen werde vorhabensbedingt erhöht. Es müsse geprüft werden, ob Katastrophenszenarien einer Vertiefung entgegenstehen würden. Entschädigungsansprüche würden jedenfalls jetzt schon geltend gemacht.

Herr Dr. Ruland erklärt, die statistische Aufprallwahrscheinlichkeit von Schiffen aufgrund von Havarien sei untersucht worden, auch seien die Eindringwege dargestellt worden. Er verweist auf Unterlage J1, Anlage 3.

Herr Dr. Taubert erwidert, dass diese theoretischen Ansätze nicht überzeugend seien. Er habe seine Bedenken hinsichtlich der Vergewaltigung des Tidegeschehens hinreichend geäußert, man könne sich keinen Zentimeter mehr an Vertiefung leisten, bevor man die Tidewelle nicht wieder in ein normales Maß bekomme. Die Havarien würden ein weiteres Sicherheitsproblem für die Deiche darstellen. Mehr Container würden die daraus resultierende Gefahr steigern.

Herr Rademacher stimmt zu, dass die theoretische Eindringtiefe in die Böschung hier nicht ausschlaggebend sei.

Herr von Blücher möchte wissen, wie die Unfallgefahr und das Management hinsichtlich austretenden Schweröls bewertet würden. Dadurch könnten das Watt und die Umgebung schwer belastet werden. Er fragt, ob das Unfallmanagement verbessert werden solle. Er sehe den Unfallschwerpunkt in der Ostemündung, zumal sich in diesem Bereich eine Kreuzung mit dem Nord-Ostsee-Kanal ergebe.

Herr Osterwald erwidert, dass das Havarie-Kommando, welches in Cuxhaven angesiedelt sei, für diese Fragen zuständig sei. Vorhabensbedingt sei kein erhöhtes Havarierisiko zu befürchten.

Herr von Blücher fragt, wer landseitig für die Folgen aus Havarien zuständig sei, wie das landseitige Unfallmanagement aussehe.

Herr Osterwald antwortet, ausbaubedingt werde das Unfallrisiko nicht signifikant steigen. Landseitig seien die entsprechenden Ordnungsbehörden zuständig.

Herr von Blücher möchte wissen, ob die Einschätzungen und Planungen mit den zuständigen Behörden abgestimmt worden seien.

Herr Osterwald erklärt, es habe eine Einbeziehung der für die Schiffssicherheit zuständigen Behörde der WSV stattgefunden. Des Weiteren seien durch die Auslegung alle Betroffenen und relevanten Stellen hinreichend beteiligt worden.

Herr Rademacher fragt, wann über seinen Antrag Nr. 28 entschieden werde. Er möchte konkrete Angaben dahingehend, wie die Belastungen durch das Havarierisiko steigen würden. Es müssten entsprechende Katastrophenhavariepläne erstellt werden.

Herr Bösch erklärt, dass dieser Punkt seiner Meinung nach hinreichend mit dem Verweis auf das Havariekommando beantwortet sei. Es gebe bereits im Ist-Zustand dazu Überlegungen. Das Havariekommando sei eine gemeinsame Bund-Länder Einrichtung und insbesondere dafür eingerichtet worden, um Unklarheiten hinsichtlich der Zuständigkeiten im Havariefall zu beseitigen. Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung sei Teil dieses Havariekommandos und für die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs zuständig.

Herr Loch wendet ein, es gehe nicht nur um die Bekämpfung sondern auch um die Prävention von Havarien.

Damit wird TOP 5 geschlossen.

TOP 6 Einwendungen zu umweltrechtlichen Themen

Bevor die Erörterung zu TOP 6 beginnt, verliert **Herr Seidel** um 17:36 Uhr die Entscheidungen zu folgenden Anträgen:

Der Antrag Nr. 33 von Herrn Schröder, die Kostentwicklung der geplanten Elbvertiefung als zusätzlichen Tagesordnungspunkt aufzunehmen, werde abgelehnt.

Der Antrag Nr. 28, Ziffer 1 von Herrn Rademacher, weitere 45 Min. für den Dialog zu den „Sturmflutscheitelwasserständen“ zur Verfügung zu stellen, werde abgelehnt.

Der Antrag Nr. 24 von Herrn von Blücher, die Aussagen von Herrn Osterwald von ca. 12:28 – 12:35 Uhr wörtlich in das Protokoll aufzunehmen, werde abgelehnt.

Der Antrag Nr. 23 von Herrn Rademacher, die Aussage zu TOP 5.5.2 von Herrn RA Dr. Reidt, dem Rechtsanwalt des Trägers des Vorhabens, wörtlich ins Protokoll aufzunehmen, werde abgelehnt.

Herr Schröder möchte anschließend wissen, wann der Punkt „Kostenentwicklung der geplanten Elbvertiefung“ behandelt worden sei, worauf **Herr Seidel** antwortet, dass dies insgesamt Gegenstand der Bedarfsbegründung gewesen sei.

Frau Hansen (TdV) führt ergänzend aus, dass die Kostenentwicklung der geplanten Elbvertiefung von Seiten der Einwender nicht in dem entsprechenden Tagesordnungspunkt diskutiert worden sei, obwohl es dort Erörterungsgegenstand hätte sein können.

Herr Märkle hätte gerne noch eine Antwort auf seine beiden Anträge Nr. 21 und insbesondere zu Nr. 22. Hierauf antwortet **Herr Seidel**, dass diese Anträge noch nicht entscheidungsreif seien. Die Entscheidungen über einscheidungsreife Anträge würden spätestens mit dem Protokoll zugesandt. Dies gelte auch für die Anträge Nr. 01 und 02 von Herrn Loch.

Anschließend erteilt **Herr Seidel** dem Vertreter des WSA Cuxhaven, Herr Marušić, das Wort, der eine Klarstellung abgeben möchte.

Herr Marušić verweist noch einmal auf das Bild des in Richtung See auslaufenden Evergreen-Schiffes vom 09.11.2007, welches Herr Rademacher in seinem Vortrag gezeigt hatte. Es sei vorgetragen worden, dass es sich dabei um das Schiff „Ever Chivalry“ mit 334 m Länge gehandelt hätte. Dieses Schiff hätte allerdings aufgrund seiner außergewöhnlichen Größe bei Windstärken > 7 nicht den Hamburger Hafen verlassen dürfen. Herr Marušić weist daher den Vorwurf gegen die Verkehrsleitzentrale Cuxhaven ausdrücklich zurück. Nach den vorliegenden Unterlagen sei am 09. November 2007 nur ein Schiff der Reederei Evergreen mit 300 m Länge ausgelaufen, und zwar das Schiff „Ever Summit“, welches über keinerlei Einschränkungen hinsichtlich der Windgeschwindigkeit verfüge und somit auch habe auslaufen dürfen.

Die „Ever Chivalry“ sei erst am nächsten Tag um 08:39 Uhr bei relativ normalen Pegelwasserständen am Altenbrucher Boden vorbeigefahren. Herr Marušić übergibt der Anhörungsbehörde die Angaben des Schiffsmeldedienstes sowie die entsprechenden Protokolle der Verkehrszentrale.

TOP 6.1 Umweltverträglichkeitsstudie

TOP 6.1.1 Methodische Kritik

Um 17:45 Uhr beginnt die Erörterung des TOP 6. **Herr Seidel** übergibt das Wort an **Frau Hansen**. Sie gibt zunächst eine zusammenfassende Darstellung der wesentlichen Einwendungen und Stellungnahmen zu TOP 6.1.1.

Herr Märkle hebt hervor, dass es in der Erörterung nicht um irgendwelche pauschalen Sachverhalte ginge, sondern dass in den Unterlagen verschiedene Gesetze elementar nicht berücksichtigt worden seien. Er nennt in diesem Zusammenhang den § 12, Abs. 7 WaStrG, § 22a WHG sowie den Artikel 3, § 21a BNatSchG in Verbindung mit § 42 BNatSchG. Auch eigene Vorgaben der Bundeswasserstraßenverwaltung wie die HABAK oder HABAB 1999/2000 seien im Gegensatz zum Weser-Verfahren ebenfalls nicht berücksichtigt worden. Zunächst müssten flächenscharf die potentiellen Beeinträchtigungen auf die betroffenen Lebensräume und Arten ermittelt und dargestellt werden. Eine pauschale Bewertung der Betroffenheit lediglich durch eine punktuelle Kartierung reiche bei weitem nicht aus, wie dies die Nachkartierungen am Glameyer Stack aufzeigen, wo die Artenzahlen und Abundanzen nunmehr wesentlich höher seien als ursprünglich behauptet.

Es könne nicht sein, dass in dem Weserverfahren andere Maßstäbe gelten sollen, als an der Elbe. Die für die Elbe angelegten Maßstäbe seien auch nicht mit dem Europarecht vereinbar. Die Betroffenheit von Arten auf über 2.000 ha könne nur dann eingeschätzt werden, wenn diese auch konkret ermittelt worden sei. Die vorgelegten Unterlagen stünden daher nicht in Deckung mit den einschlägigen Gesetzen. Aufgrund der immensen Auswirkungen müsse nach § 34 c BNatSchG zwischen Ökonomie und Ökologie abgewogen werden.

Frau Hansen weist darauf hin, dass einige der angesprochenen Aspekte wie z. B. zum Artenschutz zu einem späteren Zeitpunkt vertiefend erörtert werden. Ob die Unterlagen in Übereinstimmung mit den BfG-Vorgaben zu bringen seien, werde geprüft. Sie stellt anschließend die Nachfrage an Herrn Märkle, ob er konkrete Flächen benennen könne, wo noch vertiefende Untersuchungen notwendig seien.

Herr Märkle benennt in diesem Zusammenhang die Medemrinne als Hauptlaichgebiet der Finte, wo in keiner Weise z. B. durch fischereibiologische Untersuchungen dokumentiert worden sei, ob eine Betroffenheit gegeben sei oder nicht. Dies stünde nicht im Einklang mit den EU-Maßgaben und § 42 BNatSchG. Da es keine gutachterliche Stellungnahme nach § 14 NNatG zum Verfahren gebe, stelle dies einen erheblichen Verfahrensmangel dar.

Herr Dr. Taubert stellt eine Frage zum Tributylzinn-Monitoring (TBT). TBT sei vor einigen Jahren als bedeutsam festgestellt worden. Er bittet daher um Darstellung der neuesten Erkenntnisse inwieweit TBT im Baggergut anzutreffen sei. Ferner bittet er um Aufklärung durch die Vertreter von HPA, wie weit die Verklappung von Feinstoffen an der Tonne E3 messtechnisch verfolgt werde. Auch hier sei eine Belastung mit TBT zu erwarten und damit eine Ablagerung dieses Stoffes ins Dithmarscher Wattgebiet.

Herr Oellerich entgegnet hierzu, dass das Projektbüro mit der Verklappung von Baggergut an der Tonne E3 nicht befasst sei und verweist auf die kompetenten Ansprechpartner bei HPA. Die konkrete Belastung des Baggergutes mit TBT müsse er in den Unterlagen nachschlagen.

Herr von Blücher weist noch einmal darauf hin, dass die Unterlagen unvollständig, unzutreffend und ungenügend seien. Bei der Schwere des Eingriffs auf einer Fläche von über 2.000 ha hätte man erwarten müssen, dass eine Umweltverträglichkeitsprüfung stattgefunden habe.

Frau Hansen stellt an dieser Stelle richtig, dass die Prüfung der Umweltverträglichkeit durch die Planfeststellungsbehörde erfolge und nicht durch den TdV. Dieser habe hierfür mit der Umweltverträglichkeitsstudie die Grundlage vorzulegen.

Herr von Blücher bemängelt, dass die vorgelegten Unterlagen, trotz der Schwere des Eingriffs, nicht mit der nötigen Sorgfalt und dem erforderlichem Umfang erstellt worden seien. So fehlten zum Beispiel konkrete Aussagen zu den Auswirkungen in den Flachwasserzonen. Auch die verschiedensten Biotoptypen (z. B. Brackwasserwatt) oder die Sauerstoffproblematik seien nicht ausreichend untersucht worden. Dies gelte auch für die Betrachtung spezieller Gebiete wie die Haseldorfer Marsch, wo es in den 80er Jahren erhebliche Probleme mit Botulismus gegeben hätte.

Herr Altenburg beklagt in seinem Wortbeitrag zum wiederholten Mal, dass er sich als Einwender zu den weiteren Themen nicht äußern könne, da ihm die Stellungnahme des TdVs zu seiner Einwendung nicht vorläge. Er sehe sich daher als Opfer in diesem Verfahren, da kein Austausch mit dem TdV möglich sei. Dies sei ein Skandal.

Herr Schröder merkt erfreut an, dass der Träger des Vorhabens in der Planergänzung die Beeinträchtigungen durch die Unterwasserablagerungsflächen nunmehr als erheblich anerkannt habe und fragt nach den Konsequenzen.

Hierzu erwidert **Frau Hansen**, dass die weiteren Konsequenzen dem LBP zu entnehmen seien, der aufgrund des nunmehr erhöhten Ausgleichsbedarfs ebenfalls vollständig überarbeitet worden sei.

Herr Märkle ergänzt zu der eingangs angesprochenen Frage nach konkreten Problemfeldern, das Thema Sedimentmanagement. So sei unklar, wie man z. B. die Ablagerung von zum Teil über 12 m Höhe im Bereich Luechtergrund in den Griff bekommen wolle. Die Prognosen seien daher nach seiner Ansicht mehr als unsicher. Man könne hier nicht nur von marginalen Auswirkungen sprechen. Darüber hinaus fehle eine Definition der Erheblichkeit. Es würden immer nur einzelne Bausteine betrachtet, eine ökosystemare Betrachtung fehle hingegen vollständig. Dies sei ein gravierender Unterschied zum Weserverfahren. In anderen Verfahren würde man z. B. allein zur Einleitung von Spülfeldwasser in die Elbe eigene Umweltverträglichkeitsuntersuchungen durchführen.

Frau Hansen fasst den Wortbeitrag von Herrn Märkle noch einmal dahingehend zusammen, dass seiner Ansicht nach in den Unterlagen die Gesamtschau verloren gegangen sei. Dieser Kritikpunkt sei auch von Umweltbehörden eingebracht worden und werde natürlich im Abwägungsprozess eine Rolle spielen. Sie bittet des Weiteren den

TdV um Sachaufklärung hinsichtlich der Ablagerungsstelle Neuer Luechtergrund, warum trotz einer Ablagerung auf über 12 m Höhe dort nichts passieren werde und warum man sicher sei, dass man dort die Situation beherrschen könne.

Herr Kindermann stimmt den Aussagen von Herrn Märkle dahingehend zu, dass man natürlich genau die Zustände kennen muss, die in einem Gebiet vorherrschen, welches maßnahmebedingt verändert werde. Er widerspricht allerdings den Aussagen von Herrn Märkle, dass kein Ist-Zustand erfasst worden sei oder Auswirkungen weggedrückt würden. Es gebe langjährige Zeitreihenerfassungen, die bei Bedarf durch zusätzliche Erfassungen ergänzt worden seien, so dass für die Beurteilung der Eingriffsfolgen schutzgutübergreifend auf eine breite und fundierte Datenbasis zurückgegriffen werden konnte. Dies träfe auch auf den Bereich des Neuen Luechtergrund zu. Er schlägt abschließend vor, die Diskussion zu den verwendeten Datengrundlagen konkret bei den einzelnen Schutzgütern zu führen.

Um 18:16 Uhr schließt **Frau Hansen** die Erörterung zum TOP 6.1.1.

TOP 6.1.2 Schutzgüter

Schutzgut Mensch

Zunächst gibt **Frau Hansen** einen zusammenfassenden Überblick über die wesentlichen Einwendungen und Stellungnahmen zum Schutzgut Mensch.

Herr von Blücher verweist in diesem Zusammenhang auf die Abgasproblematik und neuere Veröffentlichungen in der Presse zu dieser Thematik, wonach die Bevölkerung in einem weitaus größeren Umfang durch die Maßnahme betroffen sei, als bislang bekannt. Er bittet darum, dass diese Zusammenhänge noch einmal intensiv recherchiert und betrachtet werden.

Herr Schröder thematisiert in seinem Wortbeitrag, dass der TdV wohl leider keinen Einfluss darauf hätte, welche Bagger zum Einsatz kommen würden. Er verweist hier auf seine Strafanzeige aufgrund abgastechnischer Defizite aus dem letzten Jahr zum Baggereinsatz vor Cuxhaven und stellt die Frage, ob der TdV auf die Wahl des Baggers Einfluss nehmen könne.

Hierauf entgegnet **Frau Hansen**, dass die im Rahmen der Aus- und Unterhaltungsbaggerei eingesetzten Bagger selbstverständlich den geltenden Vorschriften entsprechen müssten. Außerdem könnten in den Vergabeverfahren auch konkrete Auflagen gemacht werden. Der TdV sei durchaus bereit, hier hohe Umweltstandards anzuwenden. Im Übrigen sei darauf hinzuweisen, dass das von Herrn Schröder geschilderte Problem bei einem Baggereinsatz ein Einzelfall gewesen sei.

Herr von Blücher regt an, zukünftig die Aufträge nach Bauverordnung zu vergeben. Dies könne auch so in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen werden. Dem TdV werde somit auferlegt, ausschließlich Baumaschinen zu verwenden, die von vorn herein über eine Abgasreinigung verfügen. **Herr Osterwald** verdeutlicht abschließend, dass die Ausschreibung die Bedingungen der Angebote steuern würde.

Schutzgut Tiere – Aquatischer Bereich

Weitere Wortmeldungen zum Schutzgut Mensch liegen nicht vor. Daher liest **Frau Hansen** zusammenfassend die wesentlichen Einwendungen und Stellungnahmen zu diesem Schutzgut vor.

Herr Schröder weist darauf hin, dass es unzweifelhaft zu Sauerstoffdefiziten bei der Ausbaggerung in der Elbe sowie im Rahmen der zukünftigen Unterhaltungsbaggerungen käme und fragt, wie diese Defizite ausgeglichen werden sollen. Insbesondere im Bereich zwischen Stade und Hamburg werde die Sauerstoffzehrung vor allem in den Sommermonaten gewaltig zunehmen, so dass daher in diesen Bereichen im Sommer nicht mehr gebaggert werden sollte. Außerdem müssten hierbei die zunehmende Klimaerwärmung und der Bau der geplanten Kohlekraftwerke zusätzlich berücksichtigt werden. Daher seien vom TdV hieraus entsprechende Konsequenzen zu ziehen und auch Alternativen zu betrachten.

Herr Herr (IBL, TdV) erwidert auf den Wortbeitrag von Herrn Schröder, dass mit einer Reihe von Mutmaßungen argumentiert worden sei. Dies betreffe insbesondere die Aussagen zu den Baggerungen, die so nicht zutreffen würden. Das bekannte Sauerstoffloch unterhalb von Hamburg würde im Wesentlichen gesteuert durch die Zufuhr von zehrungsfähigem organischen Material im Oberstrom (Algenwachstum in der Mittelelbe). Durch Baggerung könnten die beschriebenen Effekte nur dann erfolgen, wenn Schlick gebaggert würde, also zehrungsfähiges Material. Das vorhabensbedingte Material bestünde jedoch überwiegend aus Schluff und Sand und sei damit nicht zehrungsfähig, so dass daher auch keine ausbaubedingten Auswirkungen auf den Sauerstoffhaushalt der Tideelbe zu erwarten seien.

Nach Ansicht von **Herrn von Blücher** seien die Aussagen des Gutachters völlig unhaltbar. Wenn man baggere, werde auch zehrungsfähiges Material aufgewirbelt. Er verweist auf ein Beispiel aus der Vergangenheit, wo in den Sommermonaten in der Haseldorfer Marsch täglich bis zu 2.000 tote Vögel eingesammelt worden seien. Gerade in der Ausbauphase würden Auswirkungen auf den Sauerstoffhaushalt befürchtet.

Herr Herr entgegnet hierauf, dass hier Dinge durcheinander gebracht würden. Er weist ausdrücklich darauf hin, dass ausbaubedingt kein Schlick und somit kein zehrungsfähiges Material gebaggert würde. Auch im Rahmen der Unterhaltung würden selbst bei niedrigem Oberwasser, also einer für den Sauerstoffhaushalt besonders kritischen Situation, überwiegend Schluff und Feinsand transportiert. Allenfalls in der Begegnungs-

strecke könnte zehrungsfähiges Material gebaggert werden. Aufgrund der dort herrschenden hohen Strömungsgeschwindigkeiten könne jedoch davon ausgegangen werden, dass sich kein Schlick ablagert.

Herr Dr. Taubert nimmt Bezug auf in früheren Wortbeiträgen erwähntes Auftreten von Algen in der Untereibe, und fragt, wo die Algen nach ihrem Absterben verbleiben würden. Er befürchtet, dass ausbaubedingt auch Algen und damit sauerstoffzehrendes Material gebaggert würde. Dies seien auch ausbaubedingte Folgen.

Herr Rademacher ergänzt, dass man insbesondere seit den letzten 10 Jahren den Sauerstoffmangel in den geschilderten Bereichen beobachten könne. Die eine Seite behaupte nun, es würde an der letzten Fahrrinnenanpassung liegen, die andere Seite hingegen behaupte, dass Nitrateinträge aus der Landwirtschaft am Oberwasser hierfür ursächlich seien. Nun gebe es eine weitere Erklärung, so dass zu fragen sei, was denn nun tatsächlich gelten würde.

Herr Kindermann führt aus, dass es hier keinen Widerspruch gebe. Die Sauerstoffmangeltage würden tatsächlich von verschiedenen Faktoren gesteuert. Es sei aber nicht richtig, dass dieses Phänomen erst seit 10 Jahren auftreten würde. Bis Anfang der 90er Jahre sei eine sehr hohe Anzahl von Sauerstoffmangeltagen festzustellen gewesen, danach habe es geringere Werte gegeben, die jährlich schwanken würden. Es sei somit kein Muster zu erkennen. Ursächlich hierfür seien einerseits die Oberwasserzuflüsse in den Sommermonaten sowie die Temperaturen in diesen Monaten, die sich direkt auf den Sauerstoffhaushalt auswirken. Seit Mitte der 90er Jahre gebe es die zunehmenden Algeneinträge von Oberstrom, die in den Hamburger Bereich eingetragen würden und hier aufgrund des limitierenden Lichtfaktors absterben würden. Diese sedimentierten ausschließlich in strömungsberuhigten Bereichen, also nicht in der Fahrrinne.

Herr Rademacher widerspricht der Aussage, dass kein Muster zu erkennen sei. Denn in den 90er Jahren seien jährlich nur rd. 6 Tage mit Sauerstoffmangelsituationen zu verzeichnen gewesen. Danach seien es bis zu 24 Tagen im Jahr gewesen. Einen abrupten Anstieg von Nitrateintrag als Ursache für Sauerstoffmangelsituationen schließe er aus, da dies ein schleichender Prozess sein. Auch die Entwicklung des Algenwachstums lasse sich nicht an einem bestimmten Jahr festmachen, sondern stelle auch einen längerfristigen Prozess dar.

Herr Herr möchte richtig stellen, dass der limitierende Faktor für das Algenwachstum Phosphat und nicht Nitrat sei. Im Übrigen sei darauf hinzuweisen, dass sich im Wesentlichen die ARGE-Eibe mit den Sauerstoffverhältnissen in der Tideelbe befasse und dies auch in entsprechenden Berichten dokumentiere. Er zitiert aus einem Bericht der ARGE-Eibe aus dem Jahr 2007, wonach im Ergebnis konkreter Messungen ein positiver Trend in der Sauerstoffentwicklung festzustellen sei.

Herr von Blücher verweist auf die Grafik des TdVs. Danach könne man erkennen, dass mit Beginn der Baggerungen im Jahr 2000 ein eindeutiger Schnitt in den Messungen zu erkennen sei. **Frau Hansen** erklärt, dass sich die Planfeststellungsbehörde mit der Thematik des Sauerstoffhaushaltes zu beschäftigen habe.

Herr Schröder fragt an, ob es diese Darstellung bzw. Auswertung auch für andere Bereiche an der Elbe gebe wie z. B. für Stade, oder ob es entsprechende Daten nur für Blankenese bzw. Seemannshöft gebe. Er verweist in diesem Zusammenhang auch auf die zurzeit stillgelegten AKWs. Bei einem Betrieb der Kraftwerke würde sich dies sicherlich auch im Sauerstoffhaushalt bemerkbar machen.

Herr Herr bestätigt, dass es entsprechende Daten der ARGE-Elbe zum Sauerstoffhaushalt für den gesamten Bereich von Geesthacht bis zur Elbmündung gebe. Sämtliche Daten könnten über die Homepage der ARGE-Elbe abgerufen werden.

Herr von Blücher spricht noch einmal das Botulismusproblem an und fragt, ob es hierzu Untersuchungen an sauerstoffarmen Tagen im Bereich der Haseldorfer Marsch gebe. Hierzu erwidert **Herr Herr**, dass dem TdV das Botulismusproblem bekannt sei. Zu prüfen sei dabei jedoch, ob es vorhabensbedingt zu einer Verschärfung der vorhandenen Situation komme. Dies könne allerdings ausgeschlossen werden, da es vorhabensbedingt nicht zu einer höheren Wassertemperatur komme und auch die Verweilzeiten sich vorhabensbedingt nicht änderten.

Herr von Blücher vertritt die Meinung, dass die im Bereich der Stadt Stade geplanten Kraftwerksbauten und der Bau einer Abfallverbrennungsanlage unter kumulativen Gesichtspunkten hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf den Sauerstoffhalt zu berücksichtigen seien. Er stellt daher die Frage, ob die kumulativen Aspekte in den Antragsunterlagen entsprechend gewürdigt und berücksichtigt worden seien und verweist hierzu auf eine neue Richtlinie hinsichtlich Erwärmung.

Frau Hansen erläutert, dass die geschilderten Aspekte in der Prüfung durch die Planfeststellungsbehörde insbesondere im FFH-Bereich zu würdigen seien.

Herr Märkle beklagt, dass es in den Unterlagen keine Auseinandersetzung hinsichtlich der Sedimentation, Ablagerung und Umlagerung der geplanten 10 Mio. m³ auf die gefährdeten Arten gebe. Die entsprechenden Aussagen in den Unterlagen zum morphologischen Nachlauf und dem Anstieg der Baggermengen seien überhaupt nicht stichhaltig. Es fehle eine Darstellung der Gesamtwirkungen insbesondere vor dem Hintergrund, dass die UWAs als Verschleißbauwerke anzusprechen seien. Es fände des Weiteren keine konkrete Auseinandersetzung mit den betroffenen Arten wie z. B. der Finte statt. Es sei nicht geklärt, wie sich z. B. das Einsaugen von frühen Entwicklungsstadien durch die Hopperbagger auf die Population auswirke. Ebenso fehle eine Auseinandersetzung mit der erhöhten Trübung und ihrer Auswirkung auf Eier und Larven. Er könne nicht nachvollziehen, dass die in den Unterlagen beschriebenen Einzelwir-

kungen als unbeachtlich dargestellt würden, eine Betrachtung der Gesamtwirkungen jedoch nicht stattfindet.

Schutzgut Tiere – Terrestrischer Bereich

Frau Hansen leitet zu dem Schutzgut Tiere – Terrestrischer Bereich über. Sie gibt zunächst die wesentlichen Einwendungen und Stellungnahmen zu diesem Schutzgut zusammenfassend wieder. Zu dem Thema gibt es keine Wortmeldungen.

Schutzgut Pflanzen

Anschließend gibt **Frau Hansen** eine zusammenfassende Darstellung der wesentlichen Einwendungen und Stellungnahmen zu diesem Schutzgut. Auch hier gibt es keine Wortmeldung.

Schutzgut Luft

Frau Hansen ruft das Schutzgut auf und gibt zunächst eine zusammenfassende Übersicht der wesentlichen Einwendungen und Stellungnahmen. Auch zu diesem Schutzgut ergibt sich kein weiterer Erörterungsbedarf aus dem Publikum.

Schutzgut Boden

Auch zu diesem Schutzgut gibt es keine Wortmeldungen, sodass **Frau Hansen** um 19:07 Uhr die Verhandlungsleitung an Herrn Garrels übergibt.

Schutzgut Wasser

Herr Garrels (PFB) stellt zunächst die wesentlichen Einwendungen und Stellungnahmen zum Schutzgut zusammenfassend dar. Sie lassen sich im Wesentlichen in vier Themenschwerpunkten untergliedern: Einwendungen zur Gewässergüte, zur prognostizierten Verschiebung der Brackwasserzone, Auswirkungen auf das Grundwasser sowie zur Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Vorgaben der Wasserrahmenrichtlinie (WRRL).

Herr von Blücher weist darauf hin, dass die WRRL in den Antragsunterlagen nicht richtig gewürdigt worden sei, obwohl es sich bei dem Vorhaben um einen Eingriff von erheblicher Größe handele. Die WRRL würde durch die geplante Maßnahme sogar ernsthaft verletzt, da es in vielen Bereichen zu erheblichen Verschlechterungen komme. Dies sei in der Abwägung zu berücksichtigen.

Herr Schröder führt aus, dass in einer vertieften Unterelbe das Verhältnis von Licht durchströmten sauerstofferzeugenden Wasserkörpern zum dunklen, sauerstoffzehrenden Volumen sehr viel ungünstiger sei. Mit jeder Vertiefung würde sich dieser Effekt

verstärken. Er möchte daher wissen, wie die Aussagen des TdVs hierzu seien und was er dagegen zu tun gedenke.

Herr Garrels merkt hierzu an, dass der lichtdurchflutete Bereich in der Elbe ohnehin sehr gering sei und bittet den TdV um eine kurze Antwort zu diesem Sachverhalt.

Herr Herr entgegnet, dass der TdV dagegen nichts zu tun gedenke, weil die vorhabensbedingte Veränderung der sogenannten spezifischen Wasseroberfläche äußerst gering sei. In der Ausbaustrecke sei die prognostizierte Verschlechterung durchweg kleiner als 1%. Lediglich in der Begegnungsstrecke komme es bei Tideniedrigwasser an einem Profil zu einer Veränderung von 7%, bei Tidehochwasser lägen die Werte allerdings wieder deutlich unter 5%. Es konnte in den Untersuchungen anhand von Querschnitten hinsichtlich des Verhältnisses zwischen Wasservolumen und Oberfläche festgestellt werden, dass sich dieser Parameter vorhabensbedingt nur marginal verändere.

Herr von Blücher fragt, ob es nach der letztjährigen Ausbaggerung des Sedimentfanges neuere Untersuchungsergebnisse gebe und ob hier Abweichungen gegenüber den früheren Untersuchungen festzustellen seien.

Herr Garrels merkt an, dass der Sedimentfang nicht Bestandteil des Vorhabens sei und bittet **Herrn Osterwald** um eine kurze Erläuterung. Dieser weist darauf hin, dass entsprechende Untersuchungen dem WSA HH und der HPA vorliegen würden. Die genauen Ergebnisse müssten dort nachgefragt werden. Die Projektgruppe sei hierfür nicht der richtige Ansprechpartner.

Herr Märkle verweist auf Erlasse des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Aktenzeichen: WS 15/526/7.1 vom 01.12.2008 und WS 14/5242.3/3 vom 10.02.2009) zur „Wasserwirtschaftlichen Unterhaltung“, in dem die explizite ökologische Orientierung der Unterhaltungsmaßnahmen zum Ausdruck gebracht würde. Die ökologische Orientierung zielen zukünftig auf eine Verbesserung u. a. der Strukturvielfalt und Güte hinsichtlich der Lebensbedingungen für Tiere und Pflanzen im Gewässeruferbereich und der natürlichen Vielfalt der Substratverteilung und Uferprofile. In den Antragsunterlagen würden hingegen sämtliche Nivellierungen, wie z. B. der Entfall des Sockels oder das Sedimentmanagement, als unerheblich bewertet. Nach dem Erlass des Ministeriums seien jedoch im Rahmen der Unterhaltung verstärkt die vielfältigen Strukturen zu erhalten und weiter zu fördern, so dass es hier eine Diskrepanz zu den Antragsunterlagen geben würde, welche die entsprechenden ökologischen Zielvorstellungen vernachlässigten.

Herr Garrels entgegnet, dass ihm die Erlasse zur wasserwirtschaftlichen Unterhaltung bekannt seien. Dieser stünde allerdings nicht im Widerspruch zu den Ausbauplanungen. Der Bund müsse nach dem Erlass zukünftig mehr Geld für die Unterhaltung auf-

wenden. Im Übrigen seien ihm die Vorgaben der WRRL bekannt und es werde natürlich geprüft, ob gegen das Verschlechterungsverbot verstoßen werde.
Da es keine weiteren Wortmeldungen gibt, schließt er die Erörterung zum Schutzgut Wasser.

Schutzgüter Klima, Landschaft, Kultur- und Sachgüter / Wechselwirkungen

Herr Garrels übergibt anschließend die Verhandlungsleitung an **Frau Hansen**, die die Schutzgüter Klima, Landschaft, Kultur- und Sachgüter sowie Wechselwirkungen aufruft.

Herr von Blücher weist beim Schutzgut „Sachgüter“ darauf hin, dass es für die betroffenen Anwohner keinen Versicherungsschutz gebe. Dies müsste daher in der Abwägung besonders berücksichtigt werden, da die Menschen im Schadensfall vor dem Nichts stehen würden.

Zu dem abschließenden Punkt „Sonstiges“ stellt **Herr Behrens** die Frage, ob die Radarstrahlung der Schiffe hinsichtlich ihrer Auswirkung auf die menschliche Gesundheit untersucht worden sei und ob es entsprechende Untersuchungsergebnisse dazu gebe.

Frau Hansen führt aus, dass diese Thematik in den Antragsunterlagen nicht explizit untersucht worden sei. Allerdings gebe es entsprechende Untersuchungen, die sich insbesondere auf die Schleusen- und Hafengebiete beziehen würden, d. h. auf die Bereiche, wo längere Schiffsaufenthalte vorkämen. In der Regel würden hier jedoch die geltenden Grenzwerte weit unterschritten, so dass davon auszugehen sei, dass die Belastung entlang der Elbe noch weitaus geringer sein werde. Vor diesem Hintergrund habe sich der TdV auch nicht weiter mit der Thematik auseinandergesetzt.

Da es keine weiteren Wortmeldungen gibt, schließt **Frau Hansen** die Erörterung zum TOP 6.1 um 19:25 Uhr.

TOP 6.2 Landschaftspflegerischer Begleitplan

Um 19:26 Uhr eröffnet **Frau Hansen** den TOP 6.2. Sie bittet zunächst Herrn Wolters um eine kurze Darstellung des neugefassten LBP.

Herr Wolters (IBL, TdV) erläutert, dass der LBP im Rahmen der Planänderung vollständig neu erarbeitet worden sei. Im Gegensatz zur ursprünglichen Fassung sei insbesondere die Leistungsfähigkeit bzw. das Schutzwürdigkeitsprofil herausgearbeitet worden. Des Weiteren sei untersucht worden, welche erheblichen Beeinträchtigungen für den Naturhaushalt zu besorgen seien. In der überarbeiteten Fassung seien deutlich mehr Beeinträchtigungen festgestellt worden, was insbesondere auf eine andere Bewertung der Unterwasserablagerungsflächen zurückzuführen sei, welche aufgrund eines Lebensraumwechsels bzw. Funktionswandels beim Makrozoobenthos (statt Weichbodenfauna Hartsubstratbodenfauna) nunmehr im Rahmen des LBP als erhebli-

che Beeinträchtigung gewertet worden sei, obwohl dieses allein aus tierökologischer Sicht durchaus anders hätte bewertet werden können.

Im Ergebnis müssten nun gegenüber der ursprünglichen Fassung des LBP 600 ha mehr kompensiert werden, wobei die Schwarztonnensander Nebemelbe nach wie vor eine ganz maßgebliche Rolle spiele.

Herr von Blücher merkt an, dass der zusätzliche Kompensationsumfang einmal mehr verdeutliche, dass es sich hier um einen erheblichen Eingriff in die Natur handele. Er möchte wissen, wo die Kompensationsmaßnahmen durchgeführt werden sollen und ob der Ausgleichsumfang von 600 ha überhaupt den Eingriffsumfang von 2.000 ha korrekt widerspiegele, da doch zahlreiche sensible Tier- und Pflanzenarten sowie Lebensräume von der Maßnahme betroffen seien.

Herr Oellerich entgegnet, dass der erforderliche Kompensationsbedarf ausführlich im LBP ermittelt und dargestellt worden sei. Des Weiteren sei die Maßnahme „Wiedererschließung der Schwarztonnensander Nebemelbe für den Tideeinfluss“ fest vorgesehen. Darüber hinaus gebe es noch einen Katalog von Maßnahmen, aus denen der weitere Kompensationsbedarf erarbeitet werden soll. Er bittet anschließend Herrn Kindermann um eine kurze Darstellung der vor allem in Niedersachsen geplanten Maßnahmen.

Herr Kindermann betont in seinem folgenden „Werkstattbericht“, dass man sich zurzeit noch in Verhandlungen mit der UNB des Landkreises Stade befände. Aus Sicht der Naturschutzbehörden seien folgende vier Teilbereiche für die Durchführung entsprechender Kompensationsmaßnahmen besonders geeignet und zwar 2 Teilflächen im Allwördener Außendeichsbereich sowie das Konzept der Gewässerertüchtigung im Baljer Außendeichsbereich und ökologische Aufwertungsmaßnahmen im Wettersystem der 1. Meile des Alten Landes.

Herr von Blücher weist darauf, dass der Allwördener und Baljer Außendeichsbereich bereits FFH-Gebiete seien. Er kritisiert, dass wie so oft, bestehende Naturschutz- und FFH-Gebiete überplant würden und fragt in diesem Zusammenhang, ob man hier überhaupt noch von Ausgleich sprechen könne. Im Übrigen seien die Ausgleichsmaßnahmen nach 3 oder 4 Sturmfluten wieder hinfällig.

Frau Hansen hält noch einmal fest, dass Herr von Blücher die Nachhaltigkeit sowie die Aufwertbarkeit der Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen anzweifelt. Die Problematik sei insbesondere vor dem Hintergrund der Rechtssprechung zur Haseldorfer Marsch bekannt. Man werde daher überlegen müssen, ob ein entsprechender Vorbehalt in den Beschluss aufgenommen werden müsse.

Herr von Blücher führt ergänzend zum Schwarztonnensand aus, dass man hier ein ähnliches Desaster erleben werde wie bei der Maßnahme in der Hahnöfer Nebemelbe

(aus der vorangegangenen Elbvertiefung), so dass sich daher die geplante Maßnahme Schwarztonnensander Nebelbe durch Sedimentationen wieder in Wohlgefallen auflösen werde.

Herr Osterwald bestätigt, dass sich die Maßnahme Hahnöfer Nebelbe nicht so entwickelt habe, wie dies ursprünglich geplant war. Bei der geplanten Ausgleichsmaßnahme Schwarztonnensander Nebelbe allerdings könne man auf belastbare Prognosen zur Stabilität und zu den erforderlichen Pflegeintervallen bauen, so dass sichergestellt sei, dass diese herausragende Ausgleichsmaßnahme auch langfristig Bestand habe.

Herr Märkle hat anschließend eine grundsätzliche Anmerkung zum LBP und zwar dahingehend, dass es sich beim vorliegenden LBP um keinen „richtigen“ LBP hinsichtlich der rechtlichen Haltbarkeit handele. Die Betroffenen müssten nachvollziehen können, mit welchen Maßnahmen insgesamt der Eingriff kompensiert werden soll. Die vorliegende pauschale Betrachtung reiche daher nicht aus und stelle somit nach seiner Ansicht einen erheblichen Verfahrensmangel dar.

Hinsichtlich der Maßnahme Schwarztonnensand führt er aus, dass der Landkreis Stade hierzu eine Machbarkeitsstudie für erforderlich halte. Ebenfalls könne nicht akzeptiert werden, dass Pflegebaggerungen als Kompensationsmaßnahmen verkauft würden, obwohl dadurch ständig Bereiche in dem FFH-Gebiet gestört werden. Dies könne nicht in Einklang gebracht werden mit den Erhaltungszielen des FFH-Gebietes.

Frau Hansen bestätigt, dass der vorliegende LBP nicht das Endprodukt sein und somit auch nicht planfestgestellt werden könne, sondern dass hier noch nachzuarbeiten sei. Sie bittet hinsichtlich der angesprochenen Pflegebaggerungen den TdV um weitergehende Erläuterungen, inwieweit sich durch ständige Pflegebaggerungen Störungen ergeben werden oder nicht.

Herr Osterwald antwortet hierauf, dass die Pflegeintervalle größer 3 Jahre sein würden, wobei **Herr Kindermann** ergänzend darauf hinweist, dass die Pflegebaggerungen nicht die eigentliche Kompensation darstellten, die ja die Herstellung der Flachwasserbereiche sei. Von den Beteiligten würde die Grundidee der Ausgleichsmaßnahme positiv gesehen. Nach Untersuchungen der BAW müssten maximal alle 3 Jahre bzw. in bestimmten Bereichen auch nur alle 5 Jahre eine Unterhaltungsbaggerung notwendig sein. Im Übrigen werde auch nicht jeweils der komplette Bereich einer Pflegebaggerung unterzogen, sondern immer nur Teilbereiche. Insgesamt seien die Pflegebaggerungen das kleinere notwendige Übel, um die ansonsten positive Maßnahme dauerhaft erhalten zu können.

Herr Schröder merkt an, dass die Kompensation ortsnah, zeitnah, biotopnah und optimal erfolgen müsse. Er stellt in diesem Zusammenhang die Frage, ob die Auflagen der letzten Elbvertiefung bereits vollständig umgesetzt worden seien. Des Weiteren möchte er wissen, inwieweit sichergestellt sei, dass die in den Suchräumen beschrie-

benen Flächen auch für die Umsetzung von Kompensationsmaßnahmen überhaupt zur Verfügung stünden. Nach seiner Kenntnis gebe es hier zwar eine große Nachfrage nach Kompensationsflächen aber nur ein sehr geringes Angebot.

Zum Belumer Außendeich weist er darauf hin, dass es sich hier um ein Vogelschutzgebiet von weltweiter Bedeutung mit über 10.000 überwinternden Nonnengänsen handle. Nach seiner Ansicht würde ein hervorragendes Biotop zerstört, um es durch ein anderes zu ersetzen, was jedoch nicht der Sinn einer Kompensationsmaßnahme sei. Weiter möchte er wissen, mit welchen Kosten insgesamt für die Umsetzung der Kompensationsmaßnahmen zu rechnen sei und wann letztlich die zeitnah umzusetzenden Kompensationsmaßnahmen realisiert werden sollen.

Herr Kindermann bestätigt die bestehende Konkurrenzsituation, was den Flächenerwerb für Kompensationsmaßnahmen anbelange. Da man jedoch in enger Abstimmung mit den Fachbehörden stehe, sei man optimistisch, die entsprechenden Flächen auch erwerben zu können. Gleichwohl hätten bislang noch keine Flächen in den vier aufgezählten Bereichen käuflich erworben werden können. Hinsichtlich des Belumer Außendeich weist er darauf hin, dass hier keine Maßnahmen geplant seien. Im Übrigen würden die Naturschutzbehörden darauf achten, dass die festgelegten Schutz- und Erhaltungsziele durch die Kompensationsmaßnahmen nicht tangiert werden. Es sollten im Gegenteil positive Entwicklungen als Win-Win-Situation angestoßen werden, die nicht zu Beeinträchtigungen der betroffenen Gebiete führten.

Hinsichtlich der angefragten Gesamtkosten für Kompensationsmaßnahmen verweist **Herr Osterwald** zunächst auf die vorangegangene Fahrrinnenanpassung, bei der insgesamt Kosten in Höhe von 41 Mio. DM für Kompensation entstanden seien. Bis zum letzten Jahr 2008 seien insgesamt 93 % der erforderlichen Kompensationsmaßnahmen umgesetzt worden. Der voraussichtliche Abschluss der Kompensationsmaßnahmen für die letzte Fahrrinnenanpassung werde in diesem Jahr erwartet. Derzeit rechne man für die von Herrn Kindermann vorgestellten Maßnahmen mit einem Kostenvolumen von 28–32 Mio. EUR. Die Ausgleichsmaßnahmen könnten zeitnah umgesetzt werden, die Umsetzung der erforderlichen Ersatzmaßnahmen werde voraussichtlich länger dauern, da beispielsweise auch Pachtverträge auf den vorgesehenen Flächen bestünden, die zuerst gekündigt werden müssten, wobei man insbesondere Nutzungsinteressen der Nutzer dieser Flächen berücksichtigen müsse.

Herr Schröder möchte wissen, ob die genannten 30 Mio. für Ausgleich- und Ersatzmaßnahmen bereits in den Gesamtkosten für die Elbvertiefung von 300 oder 400 Mio. enthalten seien, was von **Herrn Osterwald** bestätigt wird.

Herr von Blücher stellt seine Ansicht dar, wonach die gewässernahen Ausbaumaßnahmen im Baljer Außendeich lediglich der Kleigewinnung für Deichbauarbeiten dienen würden.

Herr Märkle verblüfft die „märchenhafte“ Aussage, dass der TdV nur das umsetzen würde, was die Naturschutzbehörden an Kompensationsmaßnahmen gerne wollten. Nach seinen Informationen lehne der Landkreis Stade jedoch die Ausgleichsmaßnahme „Schwarztonnensander Nebanelbe“ ab, da die geplante Maßnahme einen Eingriff darstelle. Im Übrigen würde der Landkreis Stade als Benehmensbehörde sein Einvernehmen nach § 34c BNatSchG nicht geben. Er möchte daher wissen, wie die Planfeststellungsbehörde mit diesem Sachverhalt umzugehen gedenke.

Frau Hansen erwidert hierauf, dass sich die Planfeststellungsbehörde zurzeit noch in der Diskussion mit der Naturschutzbehörde des Landkreises Stade befände.

Herr Märkle führt weiter aus, dass in den Unterlagen für jeden Betroffenen eindeutig erkennbar sein müsse, was konkret an Kompensationsmaßnahmen geplant sei. Im Übrigen könne es gerade vor dem Hintergrund der FFH-Problematik nicht sein, dass es wie bei der letzten Fahrrinnenanpassung rd. 10 Jahre dauere bis entsprechende Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vollständig umgesetzt würden. Nach seiner Ansicht müssten sogar im Vorgriff der geplanten Maßnahme bereits Kohärenzmaßnahmen realisiert werden. Daher sei der vorliegende LBP sowohl im Sinne des BNatSchG als auch der FFH-Richtlinie überhaupt nicht beurteilungsfähig.

Frau Hansen bestätigt, dass für FFH-Kohärenzmaßnahmen deutlich schärfere Regelungen gelten würden als für Ausgleichsmaßnahmen im Rahmen eines LBP. Insofern sei dieses Problem im Rahmen der Abwägung entsprechend zu würdigen.

Auch **Herr Altenburg** kann nicht nachvollziehen, dass es 10 Jahre gedauert habe, bis die erforderlichen Kompensationsmaßnahmen umgesetzt worden seien. Jeder Privatmann müsste bei seinen Bauvorhaben innerhalb kürzester Zeit seinen Kompensationsverpflichtungen nachkommen. Es sei daher lachhaft und gleichzeitig aber auch erschreckend, dass bislang nur ein Werkstattbericht zu den geplanten Kompensationsmaßnahmen vorliegt, obwohl nach der Planung des TdVs die Bagger schon längst im Einsatz hätten sein sollen. Hinzu komme, dass die bislang einzig vorliegende Ausgleichsmaßnahme sehr wahrscheinlich nicht umgesetzt werden könne.

Frau Hansen erläutert, dass das Statement von Herrn Altenburg aufgenommen und entsprechend gewürdigt werde.

Herr Schröder richtet sich in seinem anschließenden Wortbeitrag explizit an die Planfeststellungsbehörde, deren Aufgabe es sei, einen gerichtsfesten Planfeststellungsbeschluss zu erlassen. Er bemängelt in diesem Zusammenhang insbesondere die zeitliche Handhabung zur Umsetzung der erforderlichen Kompensationsmaßnahmen. So sei bereits vor über 7 Jahren am 27.02.2002 von der Freien und Hansestadt Hamburg beim BMVBS der Ausbau der Unter- und Außenelbe beantragt worden. Am 15.09.2004 habe die Bundesregierung dem Antrag stattgegeben, so dass man seitdem 5 Jahre Zeit gehabt hätte, sich über entsprechende Kompensationsmaßnahmen Gedanken zu

machen. Auch im Rahmen des Antrags auf vorgezogene Teilmaßnahmen vom 09.02.2007 hätten eigentlich konkrete Maßnahmen vorliegen müssen. Er stellt daher die Frage an die Planfeststellungsbehörde, ob diese glaubt, damit vor dem BVerwG oder EuGH durchkommen zu können. Nach seiner Ansicht könne es, sofern die Planfeststellungsbehörde hier wertneutral und unabhängig sei, ohne konkrete Kompensationsmaßnahmen keinen positiven Beschluss geben.

Frau Hansen bestätigt noch einmal, dass auch dieser Sachverhalt zum Prüfprogramm der Planfeststellungsbehörde gehöre.

Zur Frage der Gerichtsfestigkeit des Beschlusses führt **Frau RA Dr. Leppin** ergänzend aus, dass der Planfeststellungsbehörde selbstverständlich die einschlägigen Rechtsprechungen und Judikate bekannt seien. Sollte es aus Sicht der Planfeststellungsbehörde noch einen entsprechenden Nachbearbeitungsbedarf geben, werde dieser auch vom TdV eingefordert.

Da es keine weiteren Wortmeldungen zum LBP gibt, schließt **Frau Hansen** um 20:05 Uhr den TOP 6.2 und übergibt die weitere Verhandlungsleitung an **Herrn Garrels**.

TOP 6.3 FFH-Verträglichkeit

TOP 6.3.1 Gebietsschutz

Herr Garrels trägt die wesentlichen Einwendungen und Stellungnahmen zu TOP 6.3.1 vor.

Herr Schröder erklärt, das Wattenmeer solle als Weltnaturerbe anerkannt werden. Er möchte wissen, ob untersucht worden sei, inwieweit die Außen- und Unterelbe bzw. das Wattenmeer überhaupt noch nach einer Vertiefung als Weltnaturerbe anerkannt werden könnten.

Herr Märkle wendet ein, dass kumulative Wirkungen betrachtet werden müssten. Hier hätte das Steinkohlekraftwerk Stade Bützfleth bei der Prüfung berücksichtigt werden müssen. Er ergänzt, dass die vorgetragenen Einwendungen, die vorliegenden Probleme hinreichend darstellen würden und durchschlagend sei, dass seiner Kenntnis nach mit keiner „einzig“ zuständigen Naturschutzbehörde in Niedersachsen Benehmen hergestellt worden sei.

Herr Garrels erläutert hinsichtlich des Steinkohlekraftwerkes Stade und etwaiger kumulativer Wirkungen, dass hier entscheidend sei, welche Genehmigungsentscheidung zuerst vorliegen würde. Das jeweils später zu beschließende Verfahren müsse das vorher genehmigte berücksichtigen.

Herr Kindermann ergänzt, dass 6 geplante Kraftwerke an den Standorten Brunsbüttel, Stade und Moorburg in die Summationskulisse mit einbezogen worden seien.

Herr von Blücher äußert, bei der Betrachtung würden das Kohlewasserstoffkraftwerk Dow Chemical sowie die Abfallbeseitigungsanlage in Stade fehlen.

Herr Garrels gibt dazu zu bedenken, dass der TdV nur die Vorhaben in die Betrachtung mit einbeziehen könne, die selber schon hinreichend weit in ihrer Planung gediehen seien, die also z. B. schon Umweltgutachten vorgelegt hätten. Im Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses müssten alle genehmigten Vorhaben berücksichtigt werden.

Herr von Blücher erklärt, dass das Ästuar mit Salz, Brack- und Süßwasserwatten einzigartig sei, hier dürfe es zu keiner Verschlechterung kommen.

Herr Garrels erwidert, im FFH-Recht gebe es einen festen Prüfraahmen und strenge Prüfvorgaben, diese würden natürlich auch auf das Ästuar angestellt.

TOP 6.3.2 Artenschutz

Herr Garrels trägt die wesentlichen Einwendungen und Stellungnahmen zu TOP 6.3.2 vor.

Herr Märkle wendet ein, dass die Bestanderhebungen mangelhaft seien. So müssten z. B. bei der Rastvogelbegutachtung alle relevanten streng geschützten und besonders geschützten Arten einbezogen und Daten für diese erhoben werden. Pauschale Aussagen seien nicht ausreichend. So seien auch hinsichtlich der Finte konkrete fischereibiologische Erfassungen erforderlich. Er verweist auf konkrete Mängel, so seien Unterhaltungsbaggerungen im Hinblick auf die Finte nicht berücksichtigt worden. Bereiche, wo noch nie gebaggert worden sei, seien nicht beprobt worden.

Herr Garrels gibt den Hinweis, dass die Finte eine Art nach Anhang II der FFH-Richtlinie ist, so dass die Verbotstatbestände des § 42 Abs. 1 BNatSchG für diese Fischart nicht gelten. Die Einwände zur Finte seien aber natürlich im Rahmen des Habitatschutzes relevant. Sie würden aufgenommen.

Er verweist außerdem auf die neue Rechtsprechung des BVerwG zum Artenschutz. In seinem Urteil zur Nordumgehung Bad Oeynhausen habe das Gericht festgestellt, dass sich die strengen Anforderungen aus dem Habitatsschutz nicht eins zu eins auf den Artenschutz übertragen lassen würden. Er zitiert aus der Entscheidung.

Herr Märkle ergänzt er wolle keinesfalls überzogene Kartierungen, es gehe um die bestimmenden Arten, diesbezüglich müssten Eingriffsflächen, insbesondere die, die noch nie beprobt worden seien, untersucht werden, erst recht wenn entsprechende

Hinweise für Vorkommen gegeben seien. Man habe sich nicht ausreichend mit der Qualität dieser Flächen auseinandergesetzt.

Es gibt keine weiteren Wortmeldungen.

TOP 7 Sonstiges

Herr Seidel übernimmt wieder die Verhandlungsleitung und eröffnet TOP 7.

Herr Behrens möchte wissen, wie die Zeitschiene für das weitere Verfahren aussehe, wann voraussichtlich mit dem Planfeststellungsbeschluss zu rechnen sei.

Frau RA Dr. Leppin erklärt, die nächste Aufgabe der Planfeststellungsbehörde würde darin bestehen, die ganzen Einwendungen zu prüfen, zu gewichten und ggf. Unterlagen nacharbeiten zu lassen. Ein genauer Zeitrahmen könne nicht genannt werden.

Herr Seidel verweist auf die übrigen Erörterungstermine, die Erstellung der Protokolle und Abarbeitung der eingegangenen Einwendungen. In absehbarer Zeit werde kein Beschluss erlassen werden.

Herr Locht kommt auf seine Anträge Nr. 01 und Nr. 02 zurück, in denen er die Aussetzung des Planfeststellungsverfahrens sowie des Anhörungsverfahrens beantragt habe. Er halte es für unzulässig, dass über diese Anträge erst im Nachgang zur Erörterung entschieden werden würde.

Herr Seidel erklärt, durch den tatsächlichen Verlauf sei über die Aussetzung des Anhörungsverfahrens negativ entschieden worden. Die Entscheidungen würden sich dann im Protokoll wiederfinden.

Frau RA Dr. Leppin ergänzt hinsichtlich der Aussetzung des Anhörungsverfahrens, dass dieses noch bis Juni laufe, daher müsse der Antrag nicht ad hoc entschieden werden. Es würde keine unzulässige Verfahrensführung vorliegen.

Herr Altenburg möchte noch einmal festhalten und kritisieren, dass sich der TdV im Erörterungstermin nicht zu den eingebrachten Einwendungen geäußert habe. Er bemängelt, dass noch keine Entscheidung hinsichtlich der Einbeziehung des Uferschutzkonzeptes Altenbrucher Bogen erfolgt sei. Er fragt, ob ein Antrag des TdVs hierzu zwischenzeitlich vorliegen würde.

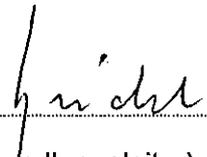
Herr Seidel erwidert, dass der Planfeststellungsbehörde noch kein entsprechender Antrag vorliegen würde.

Herr Schröder möchte wissen, ob die Umschlagszahlen für den Hamburger Hafen Februar/ März 2009 nachgereicht würden.

Herr Seidel bejaht dies. Er dankt für die konstruktiven Beiträge und schließt die Verhandlung um 20:50 Uhr.

Kiel, den 18.09.2009

Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord
Planfeststellungsbehörde
Im Auftrag


Seidel (Verhandlungsleiter)


Martin (Schriftführerin)

Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe

Erörterungstermin für private Einwender und sonstige Verbände und Vereine
aus Niedersachsen im Veranstaltungszentrum Cuxhaven (Kugelbakehalle)

Tagesordnung

1. Verfahrens- und Rechtsfragen

(Voraussichtlicher Zeitrahmen: 04.05.2009, 10:15 - 12:00 Uhr)

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

2. Bedarfsbegründung

(Voraussichtlicher Zeitrahmen: 04.05.2009, 12:00 - 13:00 Uhr und 14:00 - 15:00 Uhr)

- 2.1 Technische und wirtschaftliche Notwendigkeit
- 2.2 Alternativen und Varianten

3. Betroffenheiten in der Bauphase

(Voraussichtlicher Zeitrahmen: 04.05.2009, 15:00 - 16:00 Uhr)

- 3.1 Immissionen
- 3.2 Beeinträchtigungen der Fischerei
- 3.3 Sonstiges

4. Änderung der Tidedynamik/ Gutachten der Bundesanstalt für Wasserbau

(Voraussichtlicher Zeitrahmen: 04.05.2009, ab 16:15 Uhr)

- 4.1 Wasserstände und Tidekenngößen
- 4.2 Zunahme von Sturmflutrisiken/ Überflutungsgefahren
- 4.3 Strömungsgeschwindigkeiten und Wellen
- 4.4 Schwebstoffe, Sedimentation und Erosion, Verschlickung der Nebenflüsse

5. Dauerhafte Betroffenheiten

(Voraussichtlicher Zeitrahmen: 05.05.2009, ab 10:00 Uhr)

5.1 Betroffenheiten durch Änderungen der Tidedynamik

- 5.1.1 Beeinträchtigungen von Deichen, Standsicherheit der Ufer und sonstigen Hochwasserschutzeinrichtungen
- 5.1.2 Beeinträchtigung von Entwässerungseinrichtungen und Sperrwerken

5.2 Betroffenheiten durch schiffserzeugte Belastungen

- 5.2.1 Betroffenheiten durch Sog und Schwell
- 5.2.2 Immissionen

5.3 Betroffenheiten durch Baggergutunterbringung

5.4 Schäden an Grundstücken und Gebäuden

- 5.4.1 Schäden an Gebäuden durch Rutschungen und Setzungen
- 5.4.2 Schäden durch Zunahme von Überflutungsgefahren und Uferabbrüche
- 5.4.3 Schäden durch zusätzliche Erschütterungen/ Vernässung/ Sonstiges

5.5 Beeinträchtigung von Schifffahrt und Fischerei

- 5.5.1 Beeinträchtigung von Häfen und Hafenzufahrten
- 5.5.2 Beeinträchtigung der Fischerei
- 5.5.3 Schifffahrt

5.6 Beeinträchtigung von Infrastruktur- und Versorgungseinrichtungen

- 5.6.1 Kreuzungsbauwerke
- 5.6.2 Grundwassernutzung
- 5.6.3 Einleitungsbauwerke

5.7 Betroffenheiten der Landwirtschaft

- 5.7.1 Beeinträchtigungen durch die Verschiebung der Brackwasserzone
- 5.7.2 Beeinträchtigungen der Wasserwirtschaft
- 5.7.3 Beeinträchtigungen der Landwirtschaft durch Kompensationsmaßnahmen

5.8 Andere Betroffenheiten

- 5.8.1 Auswirkungen auf Industrieanlagen und Gewerbebetriebe
- 5.8.2 Tourismus, Freizeit und Erholungsaktivitäten
- 5.8.3 Weiteres

6. Einwendungen zu umweltrechtlichen Themen

(Voraussichtlicher Zeitrahmen: 06.05.2009, ab 10:00 Uhr)

6.1 Umweltverträglichkeitsstudie

- 6.1.1 Methodische Kritik
- 6.1.2 Schutzgüter

6.2 Landschaftspflegerischer Begleitplan

6.3 FFH-Verträglichkeit

- 6.3.1 Gebietsschutz
- 6.3.2 Artenschutz

7. Sonstiges

Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe

Erörterungstermin für private Einwender und sonstige Verbände und Vereine
aus Niedersachsen im Veranstaltungszentrum Cuxhaven (Kugelbakehalle)

Geänderte Tagesordnung für den 6. Mai 2009**5. Dauerhafte Betroffenheiten (Fortsetzung vom 5. Mai 2009)**

(Voraussichtlicher Zeitrahmen: 06.05.2009, ab 10:00 Uhr)

5.2 Betroffenheiten durch schiffserzeugte Belastungen

5.2.1 Betroffenheiten durch Sog und Schwell (Teil 2)

5.7 Betroffenheiten der Landwirtschaft

5.7.1 Beeinträchtigungen durch Verschiebung der Brackwasserzone

5.7.2 Beeinträchtigungen der Wasserwirtschaft

5.7.3 Beeinträchtigungen der Landwirtschaft durch Kompensationsmaßnahmen

5.5 Beeinträchtigungen von Schifffahrt und Fischerei

5.5.1 Beeinträchtigung von Häfen und Hafenzufahrten

5.5.2 Beeinträchtigung der Fischerei

5.5.3 Schifffahrt

5.3 Betroffenheiten durch Baggergutunterbringung**5.4 Schäden an Grundstücken und Gebäuden**

(Voraussichtlicher Zeitrahmen: ca. 14.30 - 15.30 Uhr)

5.4.1 Schäden an Gebäuden durch Rutschungen und Setzungen

5.4.2 Schäden durch Zunahme von Überflutungsgefahren und Uferabbrüche

5.4.3 Schäden durch zusätzliche Erschütterungen/ Vernässung/ Sonstiges

5.6 Beeinträchtigung von Infrastruktur- und Versorgungseinrichtungen

(Voraussichtlicher Zeitrahmen: ca. 15.30 - 16.00 Uhr)

5.6.1 Kreuzungsbauwerke

5.6.2 Grundwassernutzung

5.6.3 Einleitungsbauwerke

5.8 Andere Betroffenheiten
(Voraussichtlicher Zeitrahmen: ca. 16.00 - 17.00 Uhr)

- 5.8.1 Auswirkungen auf Industrieanlagen und Gewerbebetriebe
- 5.8.2 Tourismus, Freizeit und Erholungsaktivitäten
- 5.8.3 Weiteres

6. Einwendungen zu umweltrechtlichen Themen
(Voraussichtlicher Zeitrahmen: ab ca. 17:00 Uhr)

6.1 Umweltverträglichkeitsstudie

- 6.1.1 Methodische Kritik
- 6.1.2 Schutzgüter

6.2 Landschaftspflegerischer Begleitplan

6.3 FFH-Verträglichkeit

- 6.3.1 Gebietsschutz
- 6.3.2 Artenschutz

7. Sonstiges

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

T e i l n e h m e r

des Erörterungstermins vom 4. bis 6. Mai 2009 in Cuxhaven
mit privaten Einwendern und sonstigen Vereinen und Verbänden

Affelt, Wilfried	John, Dr. Michele, RAe Günther pp.
Agethen, Christa	Jothe, Bernd
Altenburg, Astrid	Jungclaus, Detlef, Kreisbauernverband
Altenburg, Peter	Land Hadeln
Armbrust, Hans-U.	Klaßen, Birgit
Bargstedt, Brix	Klein, Hans-Jürgen
Beglau, Heike	Köpke, Dieter
Behrens, Günter	Köppen, Gudrun
Benthin, Dorte	Krahl, Hellmut
Best, Helmut, N-Ports	Krüger, Annelie
Beushausen, Ulrich	Krüger, Jörg
Blohm, Claus	Kubeck
Brandt, Marlis	Kurmann, Rüdiger
Bücker, Clemens	Lagermann, Oliver
Bußmann, Manfred	Landvogt, Gabriela, N-Ports
Dammann, Ekkehard	Lehmann, Marlis
Dammann, Sigrid	Limbach, Marlies
Düker, Albert	Locht, Peter
Ehlerding, Ursula	Lorenz, Christof
Eilers, Dr. Hans-Heinrich, SV Cuxhaven	Marien, Uwe
Eschenburg, Hans-Peter	Marušić, WSA Cuxhaven
Fichtner, Peter	Märkle, Helmut
Franke, Kay	Methner, Doris
Frömel, Reinhard	Meyer, Helga
Granzin, Gerda	Meyer, Helmut
Granzin, Ulrich	Meyer, WSA Cuxhaven
Grubel, Gabriele	Millan-Otero, Carmen
Günther, Michael, Rae Günther pp.	Mohr, Birgit
Hadler, Bernd	Mohr, Helga
Hadler, L.	Mohr, Klaus
Hamelau, Karin	Mohr, Peter
Haselberger, Andreas, SV Otterndorf	Müller, Reinhard
Heidtmann, Enno	Neuland, Frank
Heidtmann, Ursel	Nix, Herbert
Heimbokel, Bernd	Pahlen-Meyer, Bettina
Heinemann, Fritz	Petersen, Jürgen
Hinners, H.-Robert	Radecker, Arnulf
Hippler, Friedrich	Rademacher, Walter
Hippler, Karla	Rathsack, Hans
Holtmann, Jasper	Reinecke, Arnd
Holtmann-Lässig, Hanna	Ritter
	Rudolf, Käte

Rudolf, Werner
Sassen, Thomas, Cuxh. Nachrichten
Schaefer, Inge
Schaefer, Kurt
Schiller, Ingrid
Schiller, S.
Schiller, Simon
Schlichting, Claus
Schlichting, Hermann
Schröder, Ulrich
Schroh, Klaus
Schütte, Hans-Jürgen
Scobie-Stoppkoth, Christine
Sommer, Herbert
Sommer, Ingrid
Soost-Leschke, Brigitte
Spangenberg, Dr., WSD Nord
Taubert, Dr. Achim
Tönjes, Werner
Tübben, Peter

Umland, Hans-J.
Vogt, Peter
von Blücher, Hellmut
von Essen, Klaus
von Holten, Bernd
von Stemmen, Jochen
Vopoth, Petra
Wahle, Lilian
Wahle, Rolf
Wegele, Wolfgang
Wehrt, Klaus, Altländer Yachtclub
Wehrt, Margarethe
Wieken, Th.
Wurche, Gerhard
Wurche, Hilde
Ziegler, Katja
Ziegler, Leonard
Ziegler, Jens
Zimmermann, Rudolf

Planfeststellungsbehörde WSD Nord:

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

Träger des Vorhabens:

Ferk, Projektbüro Fahrrinnenanpassung
Grimm, Projektbüro Fahrrinnenanpassung
Hartung de Groote, Projektbüro Fahrrinnenanpassung
Kindermann, Projektbüro Fahrrinnenanpassung
Leuzinger, WSA Hamburg
Mahnke, Projektbüro Fahrrinnenanpassung
Neumann, WSA Hamburg
Oellerich, Projektbüro Fahrrinnenanpassung
Osterwald, Projektbüro Fahrrinnenanpassung
Zinßer, Projektbüro Fahrrinnenanpassung
Dr. Reidt, Rechtsanwalt
Dr. Heyer, BAW - Dienststelle Hamburg
Dr. Winkel, BAW Dienststelle Hamburg
Dr. Ruland, IMS
Stroebe, IMS
Wolters, IBL

Am 4. Mai 2009 wurden von den anwesenden Privateinwendern folgende Anträge gestellt:

Antrag Nr. 01 - Herr Peter Locht um 10.10 Uhr

Herr Locht beantragt, das Planfeststellungsverfahren auszusetzen bzw. zu beenden.

Begründung:

Die vorgetragenen Mängel lassen es in einem rechtsstaatlich durchzuführenden Verfahren wie dem zur Eibvertiefung nicht zu, das Verfahren fortzusetzen. Hier noch einmal die formellen Mängel in Stichworten:

- es fehlt die öffentliche Bekanntmachung der Stadt Cuxhaven zur Auslegung der Planänderung;
- in der Überschrift zu Änderungs-Bekanntmachung wurde versäumt, den wirklichen Grund der Veröffentlichung, nämlich eine Veröffentlichung wegen Planänderung *zur Eibvertiefung* durch Fettdruck deutlich zu machen;
- es fehlt in dieser Bekanntmachung auch der Hinweis darauf, dass auf Teilmaßnahmen jetzt verzichtet wird;
- die ausgelegten Planunterlagen sind durch einen Normalbürger nicht zu bewältigen, das beschränkt seine Rechte, und zwar nicht nur aus Zeitgründen;
- vor einer endgültigen und abschließenden Würdigung der Auswirkungen der vorherigen Eibvertiefung darf ein neues Verfahren nicht begonnen werden;
- die Funktionsnähe der Beteiligten ist zu überwältigend; der Bundesverkehrsminister ist ein wichtiger (eigentlich der wichtigste) Teil der Vorhabenträger, er aber outet sich als „Partner der Initiative“....

Bescheidung des Antrags:

Der Antrag wird abgelehnt.

Begründung:

Soweit beantragt wird, das Planfeststellungsverfahren „auszusetzen“, ist zunächst festzustellen, dass weder das Bundeswasserstraßengesetz noch das Verwaltungsverfahrensgesetz des Bundes eine Regelung über die Aussetzung eines Planfeststellungsverfahrens enthalten. Würde man annehmen, dass auch bei behördlichen Verfahren eine „Aussetzung“ möglich ist, würde diese in entsprechender Anwendung von § 94 VwGO voraussetzen, dass die Entscheidung über den zugrunde liegenden Planfeststellungsantrag ganz oder teilweise vom Bestehen oder Nichtbestehen eines Rechtsverhältnisses abhängig ist, das den Gegenstand eines Rechtsstreits bildet oder von einer Verwaltungsbehörde in einem anderen Verfahren festzustellen ist. Dass diese Voraussetzung vorliegend gegeben sein könnte, wird weder im Antrag dargelegt noch ist es ansonsten ersichtlich.

Soweit beantragt wird, das Planfeststellungsverfahren „zu beenden“, ist festzustellen, dass die geltend gemachten Mängel selbst dann, wenn sie vorlägen, keine Beendigung

des Verfahrens gebieten würden, da nicht ersichtlich ist, dass es sich um unheilbare absolute Verfahrensmängel handeln würde.

Im Übrigen liegen die geltend gemachten Mängel auch nicht vor.

Die Bekanntmachung der Planfeststellungsbehörden vom 3. September 2008 über die „Auslegung eines geänderten Plans im Planfeststellungsverfahren zur Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe für 14,5 m tiefgehende Containerschiffe“ erfolgte nachweislich in der Stadt Cuxhaven am 29. September 2008 ortsüblich durch Veröffentlichung in den Cuxhavener Nachrichten.

Eine Verpflichtung, in der Überschrift der Bekanntmachung die Worte „zur Elbvertiefung“ zu verwenden und „durch Fettdruck deutlich zu machen“, ist den einschlägigen gesetzlichen Vorschriften nicht zu entnehmen.

Ebensowenig bestand eine Rechtspflicht, in die Bekanntmachung den Hinweis aufzunehmen, „dass auf Teilmaßnahmen jetzt verzichtet wird“. Allerdings gab die Bekanntmachung sehr wohl den Hinweis, dass sich die Änderungen der Planunterlagen auch auf „den Wegfall der vorgezogenen Teilmaßnahmen“ beziehen.

Auch der Einwand, dass „die ausgelegten Planunterlagen ... durch einen Normalbürger nicht zu bewältigen“ seien und dass das „seine Rechte (beschränkt) und zwar nicht nur aus Zeitgründen“, ist unberechtigt. Das aus dem Jahr 1976 stammende Verwaltungsverfahrensgesetz des Bundes ist zahlreiche Male, zuletzt durch Art. 2 Abs. 1 des Gesetzes vom 14. August 2009, BGBl. I S. 282, geändert worden. Bei keiner dieser Änderungen hat der Gesetzgeber es für erforderlich erachtet, die Zeitspanne oder die Modalitäten der öffentlichen Auslegung von Planunterlagen im Planfeststellungsverfahren zu ändern, obwohl ihm der Umfang und Schwierigkeitsgrad derartiger Verfahren durchaus bekannt waren. Entsprechendes gilt für das Bundeswassersraßengesetz, das seit seinem Erlass im Jahr 1968 ebenfalls zahlreiche Male, zuletzt durch Art. 5 des Gesetzes vom 31. Juli 2009, BGBl. I S. 2585, geändert worden ist. Durch die nachträgliche Einfügung des § 14a Nr. 5 WaStrG hat der Bundesgesetzgeber stattdessen den gegenteiligen Weg eingeschlagen, indem er der zuständigen Behörde die Befugnis eingeräumt hat, auf die Anhörung ganz zu verzichten bzw. diese als minus hierzu zu beschränken. Vor diesem Hintergrund ist festzustellen, dass sich Zeitspanne und Modalitäten der öffentlichen Auslegung der Planunterlagen als gesetzeskonform darstellen, so dass der geltend gemachte Einwand unbegründet ist.

Schließlich erweist sich auch der Einwand, dass „der Bundesverkehrsminister ... ein wichtiger (eigentlich der wichtigste) Teil der Vorhabenträger“ sei, als unbegründet. Nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts schließen es nämlich weder das Rechtsstaatsprinzip noch der Grundsatz des fairen Verfahrens aus, dass sowohl der Vorhabenträger als auch die Planfeststellungsbehörde bei derselben - hier: der Bundesrepublik Deutschland - bzw. demselben Ministerium der Regierung dieser Körperschaft angesiedelt sind.

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

Antrag Nr. 02 - Herr Peter Locht um 10.10 Uhr

Herr Locht beantragt, das Erörterungs-/Planfeststellungsverfahren auszusetzen oder jetzt schon zu beenden.

Begründung:

Die Grenzen der Länder Schleswig-Holstein und Niedersachsen im Bereich der Unterelbe von Belum bis Kugelbake/Cuxhaven sind nicht gesetzesfest. Das ist, wie vorgebracht, ein nicht zu überwindender Mangel des Verfahrens. Dieser muss zunächst geheilt werden, wenn es um ein wirklich rechtsstaatliches Verfahren gehen soll.

Die zu beteiligenden Länder sind außerstande, ihr Einvernehmen nicht zu erteilen oder zu erteilen. Dieser Mangel macht das Verfahren von vornherein unwirksam und hindert daran, zu einem Planfeststellungsbeschluss zu kommen, der das Vorhaben, in welcher Weise auch immer, mit oder ohne Auflagen zulässt.

Bescheidung des Antrags:

Der Antrag wird abgelehnt.

Begründung:

Entgegen der Auffassung des Antragstellers lassen sich die Grenzen zwischen den Bundesländern Schleswig-Holstein und Niedersachsen im Bereich der Unter- und Außenelbe von Belum bis Kugelbake/Cuxhaven ohne weiteres in gesetzeskonformer Weise bestimmen. Unabhängig hiervon ist festzustellen: das Einvernehmenserfordernis aus § 4 WaStrG soll den Ländern die Möglichkeit eröffnen, bei der Verwaltung, dem Ausbau und dem Neubau von Bundeswasserstraßen ihre Bedürfnisse im Hinblick auf Landeskultur und Wasserwirtschaft geltend zu machen. Dass diese Belange von den Ländern Schleswig-Holstein und Niedersachsen nicht gewahrt werden könnten, wenn denn der exakte Grenzverlauf in Teilbereichen tatsächlich nicht genau feststünde, ist nicht ersichtlich. Zudem wäre dies insbesondere dann auszuschließen, wenn beide Länder das Einvernehmen erteilen würden. Schließlich handelt es sich hierbei um keinen privaten Belang, auf dessen Beachtung der Einwender einen Anspruch hat.

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

Antrag Nr. 03 - Herr Peter Locht um 10.10 Uhr

Herr Locht beantragte, über die gesamte Anhörung ein Wortprotokoll zu fertigen.

Außerdem soll die gesamte Anhörung durch geeignete Geräte in Bild und Ton oder mindestens der Ton vollständig aufgezeichnet und gesichert werden.

Begründung:

Es ist aus Beweissicherungsgründen und für eventuelle Gerichtsverfahren notwendig, einzelne Wortbeiträge, Anträge und Beschlüsse aller am Verfahren Beteiligten festzuhalten. Bei dem erheblichen Umfang der Sachverhalte in diesem nach rechtsstaatlichen Gesichtspunkten geführten Verfahren gibt es keine andere praktikable Lösung.

Bescheidung des Antrags:

Der Antrag, über den gesamten Anhörungstermin ein Wortprotokoll zu erstellen, wurde abgelehnt.

Über die gesamte Anhörung wurde eine Tonaufzeichnung gefertigt.

Begründung:

Es gibt keine gesetzlichen Vorschriften, welche die Erstellung eines Wortprotokolls gebieten. 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. 04 - Herr Hellmut von Blücher um 11.09 Uhr

Herr von Blücher stellt einen Antrag auf Abbruch des Verfahrens, weil aufgrund der zusätzlichen, vorgetragenen Probleme im Altenbrucher Bogen und die zukünftigen Baumaßnahmen im Altenbrucher Bogen eine unzulässige Summierung von Fakten, die nicht ausgelegt worden sind, vorgetragen wurden und somit die Planfeststellungsunterlagen unvollständig sind. Es muss eine neue Auslegung erfolgen.

Bescheidung des Antrags:

Der Antrag wird abgelehnt.

Begründung:

Da weder das Verwaltungsverfahrensgesetz des Bundes noch das Bundeswasserstraßengesetz einen „Abbruch“ eines Planfeststellungsverfahrens gegen den Willen des Trägers des Vorhabens vorsehen, ist der Antrag nicht zulässig. Die Planfeststellungs-

behörde hat unter Abwägung aller gegen und für das Vorhaben sprechenden Belange eine Entscheidung herbeizuführen, die in einem Planfeststellungsbeschluss oder in einem Versagungsbeschluss mündet.

Soweit der Antragsteller eine neue Auslegung der Planunterlagen geltend gemacht hat, weil es „aufgrund der zusätzlichen, vorgetragenen Probleme im Altenbrucher Bogen und der zukünftigen Baumaßnahmen im Altenbrucher Bogen eine unzulässige Summierung von Fakten“ gebe, die in den Planunterlagen „unvollständig“ seien, ist der Antrag derzeit noch nicht entscheidungsreif. Über ihn wird im weiteren Verfahren entschieden.

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

Antrag Nr. 05 - Herr Ekkehard Friedrich Dammann um 12.03 Uhr

Herr Dammann beantragt die Aussetzung des Verfahrens mangels Rechtsgrundlage. Die größten Seeschiffe können Hamburg in der Regel unter Ausnutzung des Hochwassers (tideabhängig) erreichen. Es ist weder ein Staatsvertrag noch ein Gesetz bekannt, das den größten Seeschiffen eine tideunabhängige Fahrt von oder nach Hamburg gewährleistet.

Bescheidung des Antrags:

Soweit beantragt wird, das Planfeststellungsverfahren „auszusetzen“, ist zunächst festzustellen, dass weder das Bundeswasserstraßengesetz noch das Verwaltungsverfahrensgesetz des Bundes eine Regelung über die Aussetzung eines Planfeststellungsverfahrens enthalten. Würde man annehmen, dass auch bei behördlichen Verfahren eine „Aussetzung“ möglich ist, würde diese in entsprechender Anwendung von § 94 VwGO voraussetzen, dass die Entscheidung über den zugrunde liegenden Planfeststellungsantrag ganz oder teilweise vom Bestehen oder Nichtbestehen eines Rechtsverhältnisses abhängig ist, das den Gegenstand eines Rechtsstreits bildet oder von einer Verwaltungsbehörde in einem anderen Verfahren festzustellen ist. Dass diese Voraussetzung vorliegend gegeben sein könnte, wird weder im Antrag dargelegt noch ist es ansonsten ersichtlich.

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 gem § 44a VwGO nicht isoliert anfechtbar.

Antrag Nr. 06 - Herr Dr. Achim Taubert um 12.20 Uhr

Herr Dr. Taubert beantragt, die Ertüchtigung des Altenbrucher Bogens (UWA, Bühnen etc.) – unabhängig von der Einbeziehung in das laufende Planfeststellungsverfahren – zu realisieren. Er könne nachweisen, dass nach der letzten Elbvertiefung 1998/1999 die Prallhangerosion am Altenbrucher Bogen zugenommen habe. Die Kausalzusammenhänge zwischen Fahrwasservertiefung, Tidewellenbeschleunigung, Tidehubvergrößerung in Hamburg, Strömungserhöhung (Tidalpumping, Ebbstromerhöhung im Altenbrucher Bogen), Erosionsverstärkung im Fahrwasser usw. leite er aus offiziellen Untersuchungsergebnissen ab.

Bescheidung des Antrags:

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

Antrag Nr. 07 - Herr Ekkehard Friedrich Dammann um 11.52 Uhr

Herr Dammann beantragt eine wörtliche Protokollierung des gesamten Erörterungstermins.

Bescheidung des Antrags:

Der Antrag, über den gesamten Anhörungstermin ein Wortprotokoll zu erstellen, wurde abgelehnt.

Begründung:

Es gibt keine gesetzlichen Vorschriften, welche die Erstellung eines Wortprotokolls gebieten. 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. 08 - Herr Peter Loch um 11.55 Uhr

Herr Loch beantragt die Aussetzung des Anhörungstermins, weil der Vortrag des WSA Cuxhaven dazu führen könnte, dass das gesamte Planfeststellungsverfahren neu begonnen werden müsste.

Bescheidung des Antrags:

Eine Entscheidung über jenen Antrag war vor Abschluss des Erörterungstermins nicht geboten, weil die zur Begründung angeführte Entscheidung, dass „der Vortrag des WSA Cuxhaven dazu führen könnte, dass das gesamte Planfeststellungsverfahren neu begonnen werden müsste“, ersichtlich nicht tragfähig war. Dies folgt daraus, dass keinerlei Anhaltspunkte vom Antragsteller dafür benannt werden konnten, dass die vom WSA Cuxhaven seinerzeit als Möglichkeit dargestellte Bühnenlösung nicht im Wege einer Planänderung in das laufende Verfahren hätten einbezogen werden können. Daher konnte und durfte die Anhörungsbehörde die Entscheidung über diesen Antrag zurückstellen. Inzwischen hat sich erwiesen, dass eine Einbeziehung der Bühnenlösung in das laufende Verfahren tatsächlich wie rechtlich ohne weiteres möglich wäre.

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

Antrag Nr. 09 - Förderkreis „Rettet die Elbe“, Herr Herbert Nix um 12.26 Uhr

Der Förderkreis „Rettet die Elbe“ beantragt, über die Erörterung zur geplanten Elbvertiefung ein Wortprotokoll zu erstellen und dieses dem Förderkreis in Papierform und digital zur Verfügung zu stellen.

Bescheidung des Antrags:

Der Antrag, über den gesamten Anhörungstermin ein Wortprotokoll zu erstellen, wurde abgelehnt.

Begründung:

Es gibt keine gesetzlichen Vorschriften, welche die Erstellung eines Wortprotokolls gebieten. 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. 10 - Herr Thomas Wieken um 11.50 Uhr

Herr Wieken stellt den Antrag auf Hinzuziehung von nautischen Sachverständigen (Lotsen und Nautiker), die bisher nicht zu Wort gekommen, geschweige denn, gefragt worden sind.

Er vermisst im gesamten bisherigen Anhörungsverfahren eine Stellungnahme derjenigen, die die Containerschiffe von See bis nach Hamburg fahren müssen. Gefragt sind die Meinungen der Lotsen und Kapitäne, die die Elbe kennen. Es sollten die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten erfragt werden, um eine evtl. Geschwindigkeitsbegrenzung beurteilen zu können. Weiterhin sollten Belange der Manövrierfähigkeit in den Bereichen Cuxhaven (an Anlagen) und Stade-Bützfleth berücksichtigt werden.

Bescheidung des Antrags:

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

Antrag Nr. 11 - Herr Helmut Märkle um 12.38 Uhr

Herr Märkle beantragt die Aussetzung des Verfahrens bis zur Neufassung der Antragsunterlagen, insbesondere der UVU analog dem Verfahren zur Außenweservertiefung entsprechend dem Papier der Bundesanstalt für Gewässerkunde in Koblenz (HABAK-WSV 1999 und HABAB-WSV 2000).

Bescheidung des Antrags:

Der Antrag wird abgelehnt.

Begründung:

Soweit beantragt wird, das Planfeststellungsverfahren „auszusetzen“, ist zunächst festzustellen, dass weder das Bundeswasserstraßengesetz noch das Verwaltungsverfahrensgesetz des Bundes eine Regelung über die Aussetzung eines Planfeststellungsverfahrens enthalten. Würde man annehmen, dass auch bei behördlichen Verfahren eine „Aussetzung“ möglich ist, würde diese in entsprechender Anwendung von § 94 VwGO voraussetzen, dass die Entscheidung über den zugrunde liegenden Planfeststellungsantrag ganz oder teilweise vom Bestehen oder Nichtbestehen eines Rechtsverhältnisses abhängig ist, das den Gegenstand eines Rechtsstreits bildet oder von einer Verwaltungsbehörde in einem anderen Verfahren festzustellen ist. Dass diese Voraussetzung vorliegend gegeben sein könnte, wird weder im Antrag dargelegt noch ist es ansonsten ersichtlich. Im Übrigen besteht keinerlei Verpflichtung, die Antragsunterlagen, insbesondere die UVU, „analog dem Verfahren zur Außenweservertiefung“ durchzuführen. Vielmehr obliegt dem Träger des Vorhabens die Entscheidung darüber, für welche zwischen mehreren in Betracht kommenden Methoden er sich entscheidet. Sofern und soweit die konkret gewählte Methodik wissenschaftlich vertretbar

ist, wird die Verwertbarkeit der UVU hierdurch auch dann nicht in Frage gestellt, wenn beim Ausbau anderer Bundeswasserstraßen andere Methoden verwandt wurden.

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

Antrag Nr. 12 - Herr Peter Altenburg um 10.25 Uhr

Herr Altenburg stellt einen Antrag auf Aussetzung des Verfahrens, weil es ihm als Einwohner der Stadt Cuxhaven nicht möglich war, die Planfeststellungsunterlagen innerhalb der Auslegungsfrist zu sichten und zu beurteilen, um vollinhaltlich und in vollem Umfang auf diese eingehen zu können. Ihm ist bekannt, dass Städten und Gemeinden eine Fristverlängerung gewährt wurde. Für einen Bürger ist es nicht möglich, innerhalb so kurzer Fristsetzung die Planunterlagen zu sichten und zu bewerten.

Ergänzend weist er darauf hin, dass seiner Bitte um Überlassung der Stellungnahmen des Vorhabenträgers zu seinen Einwendungen und Anregungen nicht nachgekommen wurde.

Bescheidung des Antrags:

Der Antrag wird abgelehnt.

Begründung:

Nach den entsprechend anwendbaren Grundsätzen des Bundesverwaltungsgerichts zum Fernstraßenrecht war die Anhörungsbehörde nicht befugt, die durch Gesetzgeber normierte Länge der Einwendungsfrist zu verlängern. Im Übrigen lag zum Zeitpunkt des Erörterungstermins keine Stellungnahme des Trägers des Vorhabens zu den Einwendungen und Anregungen des Antragstellers vor.

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

Antrag Nr. 13 - Herr Peter Altenburg um 11.58 Uhr

Herr Altenburg beantragt die Aussetzung des Verfahrens aufgrund der erheblichen Mängel in den Planunterlagen.

Hier sei beispielhaft angesprochen, dass bei sämtlichen Werten immer nur Mittelwerte zugrunde gelegt wurden (explizit Strömungen) und auch im jetzigen Anhörungsverfahren immer noch das sogenannte „Jogger-Gutachten“ Bestandteil der Planunterlagen ist. Dieses Gutachten beinhaltet falsche Daten (dem Vorhabenträger bekannt). In Auszügen verstoßen die Planunterlagen gegen das Hochwassergesetz in seiner Fassung von 2005.

Bescheidung des Antrags:

Der Antrag wird abgelehnt.

Begründung:

Selbst wenn man unterstellen würde, dass die vom Antragsteller geltend gemachten Mängel in den Planfeststellungsunterlagen vorlägen, könnte dies keine - zudem gesetzlich im Planfeststellungsverfahren nicht vorgesehene - „Aussetzung des Verfahrens“ rechtfertigen, sondern allenfalls dazu führen,

- dass der Träger des Vorhabens auf eventuelle derartige Mängel aufmerksam gemacht und ihm anheim gestellt wird, insoweit nachzubessernde Planunterlagen einzureichen,
- dass diese erforderlichenfalls zum Gegenstand einer neuerlichen Anhörung der Öffentlichkeit und der betroffenen Gemeinden sowie Behörden gemacht werden,

und

- dass lediglich für den Fall, dass der Träger des Vorhabens eine entsprechende Nachbesserung der Antragsunterlagen ablehnt und die insoweit offenen Fragen auch nicht durch Amtsermittlungsmaßnahmen der Planfeststellungsbehörde geklärt werden können, der Planfeststellungsantrag abgelehnt wird.

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

Antrag Nr. 14 - Herr Peter Altenburg

Herr Altenburg beantragt die Aussetzung des Verfahrens aufgrund fehlender Wirtschaftlichkeitsberechnung auf aktueller Datenbasis. Die Datensätze sind veraltet oder nicht gutachterlich belegt, sondern zum Teil spekulative Hochrechnungen, die jetzt - besonders wegen der beginnenden Weltwirtschaftskrise - ihre Grundlagen verlieren.

Bescheidung des Antrags:

Der Antrag wird abgelehnt.

Begründung:

Selbst wenn man unterstellen würde, dass die vom Antragsteller geltend gemachten Mängel in der Bedarfsberechnung vorlägen, hätte dies keine - zudem gesetzlich im Planfeststellungsverfahren nicht vorgesehene - „Aussetzung des Verfahrens“ rechtfertigen, sondern allenfalls dazu führen können,

- dass der Träger des Vorhabens auf eventuelle derartige Mängel aufmerksam gemacht und ihm anheim gestellt wird, insoweit nachzubessernde Planunterlagen einzureichen,
- dass diese erforderlichenfalls zum Gegenstand einer neuerlichen Anhörung der Öffentlichkeit und der betroffenen Gemeinden sowie Behörden gemacht werden,

und

- dass lediglich für den Fall, dass der Träger des Vorhabens eine entsprechende Nachbesserung der Antragsunterlagen ablehnt und die insoweit offenen Fragen auch nicht durch Amtsermittlungsmaßnahmen der Planfeststellungsbehörde geklärt werden können, der Planfeststellungsantrag abgelehnt wird.

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

Antrag Nr. 15 - Herr Peter Altenburg um 16.51 Uhr

Herr Altenburg stellt den Antrag, das Erörterungsverfahren auf unbestimmte Zeit auszusetzen.

Begründung:

Die Erörterung hat ergeben, dass der Vorhabensträger keine aktuelle Wirtschaftlichkeitsbetrachtung vorweisen kann. Zum jetzigen Zeitpunkt sind die Prognosen des Vorhabensträgers spekulativ und können nicht mit belastbaren Daten unterlegt werden. Die Weltwirtschaftskrise und deren Folgen lassen die prognostizierten Werte als nicht realistisch erscheinen. Somit ist das Datenmaterial veraltet und das Planfeststellungsverfahren nicht brauchbar.

Dem Vorhabensträger wurde von Prof. Dr. Ewer nahe gelegt, dass belastbares Zahlenmaterial den Planunterlagen diesbezüglich beizubringen ist.

Im Falle, dass der Erörterungstermin nicht ausgesetzt wird, wird befürchtet, dass die Bevölkerung aus dem weiteren Planfeststellungsverfahren ausgeschlossen wird, da sie die nachzureichenden belastbaren Daten nicht erhalten wird und im weiteren Verlauf auf diese auch nicht mehr reagieren kann.

Bescheidung des Antrags:

Der Antrag wird abgelehnt.

Begründung:

Selbst wenn man unterstellen würde, dass die vom Antragsteller geltend gemachten Mängel in der Bedarfsberechnung vorlägen, hätte dies keine - zudem gesetzlich im

Planfeststellungsverfahren nicht vorgesehene - „Aussetzung des Verfahrens“ rechtfertigen, sondern allenfalls dazu führen können,

- dass der Träger des Vorhabens auf eventuelle derartige Mängel aufmerksam gemacht und ihm anheim gestellt wird, insoweit nachzubessernde Planunterlagen einzureichen,
- dass diese erforderlichenfalls zum Gegenstand einer neuerlichen Anhörung der Öffentlichkeit und der betroffenen Gemeinden sowie Behörden gemacht werden,

und

- dass lediglich für den Fall, dass der Träger des Vorhabens eine entsprechende Nachbesserung der Antragsunterlagen ablehnt und die insoweit offenen Fragen auch nicht durch Amtsermittlungsmaßnahmen der Planfeststellungsbehörde geklärt werden können, der Planfeststellungsantrag abgelehnt wird.

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

Antrag Nr. 16 - Herr Herbert Sommer um 16.30 Uhr

Herr Sommer beantragt eine Beweiserhebung darüber, ob die mit der Planänderung 2008 vorgesehenen Umlagerungen von Baggergut, insbesondere 5 Mio. m³ zusätzlich im Neuen Luechtergrund, sich auf Strömungen, Sturmflutwasserstände und andere deichgefährdende Umstände im Bereich Cuxhaven-Döse (Grimmershörnbucht) auswirken. Er empfiehlt die Erstellung eines Gutachtens durch das Franzius-Institut für Wasserbau in Hannover.

Bescheidung des Antrags:

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

Am 5. Mai 2009 wurden von den anwesenden Privateinwendern folgende Anträge gestellt:

Antrag Nr. 17 - Herr Peter Loch

Herr Loch bat darum, die heutige Tagesordnung wieder für die Beratung von mindestens zwei seiner gestern gegen um 10.10 Uhr eingereichten Anträge auf Aussetzung bzw. Beendigung des Erörterungsverfahrens zu öffnen.

Des Weiteren bat er um Mitteilung der entsprechenden Antragsnummern.

Begründung:

Da Herrn Locht seine Antragsnummern nicht bekannt waren, fühlte er sich bei der Bekanntgabe der Entscheidungen über gestellte Anträge nicht angesprochen. Seiner Meinung nach waren ihm in seinem Falle die Entscheidungen gar nicht zugegangen, so dass er während der Verhandlung nicht auf die Entscheidungen reagieren konnte. Dieser Mangel sollte seiner Meinung nach geheilt werden.

Bescheidung des Antrags:

Der Antrag, die heutige Tagesordnung wieder für die Beratung von mindestens zwei durch Herrn Peter Locht am 04.05.2009 gegen 10.10 Uhr eingereichte „Anträge auf Aussetzung bzw. Beendigung des Erörterungsverfahrens zu öffnen“, wird abgelehnt.

Begründung:

Die Anhörungsbehörde hatte am 04.05.2009 erklärt, dass eine Entscheidung über Anträge auf Aussetzung, Abbruch oder Beendigung des Planfeststellungsverfahrens insgesamt bzw. des Anhörungsverfahrens als Teil des Planfeststellungsverfahrens zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen werde. Hierbei wurde auch auf die beiden gestern zwischen 10.00 Uhr und 11.00 Uhr von Herrn Peter Locht gestellten Anträge Nr. 01 und Nr. 02, das „Erörterungsverfahren/Planfeststellungsverfahren auszusetzen oder schon jetzt zu beenden“,

- weil es die von ihm „vorgetragene Mängel ... in einem rechtsstaatlich durchzuführenden Verfahren wie dem zur Elbvertiefung nicht“ zuließen, „das Verfahren fortzusetzen“,

bzw.

- weil die „Grenzen der Länder Schleswig-Holstein und Niedersachsen im Bereich der Unterelbe von Belum bis Kugelbake/Cuxhaven nicht gesetzestfest“ seien,

Bezug genommen. Die Anhörungsbehörde hält es weiterhin für zweckmäßig, die Befassung mit diesen Anträgen erst in einem späteren Stadium des Verfahrens vorzunehmen. Sie sieht es zudem nicht als sachdienlich an, über diese allein von ihr zu treffende Entscheidung über den Zeitpunkt der Befassung mit diesen Anträgen sowie über diese Anträge selbst eine Erörterung vorzunehmen. Daher wird der Antrag auf Öffnung der Tagesordnung für die Beratung von mindestens diesen beiden Anträgen abgelehnt.

Diese verfahrensleitende Entscheidung ist gemäß § 44a VwGO nicht selbstständig anfechtbar.

Herrn Locht wurden Kopien seiner Anträge mit den darauf enthaltenen Antragsnummern ausgehändigt.

Antrag Nr. 18 - Herr Dr. Achim Taubert um 16.03 Uhr

Betreff

Seegangbelastung der Deiche bei Sturmflut
hier: Altenbrucher Bogen und weitere Bereiche

Herr Dr. Taubert stellt den Antrag, die durch den letzten und durch den künftigen Ausbau der Unterelbe verursachten Erhöhung der Seegangbelastung der Deiche zu berücksichtigen.

Durch die bisherige Vertiefung der Außenelbe, durch erosive Rückverlagerung des Unterwasserhanges im Prallhang und durch Verkürzung des seegangsdämpfenden Vorwatts ist die bisherige Deichsicherheit vermindert.

Speziell im Altenbrucher Bogen gibt es Deichbereiche, die sich als schwingungssensibel erwiesen haben (s. Untersuchung des H. D. U).

Ergänzend zum BAW-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 eine dynamische Seegangbelastung der Landesschutzdeiche nicht berücksichtigt - im Gegensatz zu der Handhabung in Schleswig-Holstein und den Niederlanden.

Leider verhält sich die vorhandene konkave Deichaußenböschung äußerst kritisch bezüglich brechender Wellen.

Sowohl das BAW- als auch das IMS-Deichsicherheitsgutachten berücksichtigen nicht die von mir angesprochene Problemlage.

Bescheidung des Antrags:

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

Antrag Nr. 19 - Frau Marlis Brandt um 16.42 Uhr

Frau Brandt beantragt die Einstellung des Verfahrens zur Fahrrinnenanpassung der Elbe für große Schiffe.

Begründung:

Es hat für Frau Brandt den Anschein, dass die Planunterlagen durch fadenscheinige Gutachten gestützt werden und somit kein sicheres, zum Wohl der Menschheit und der Natur gestütztes Konzept bestehe. Das, was sie am Ufer der Elbe sehe und beobach-

te, sagt ihr, dass die Elbe nicht mehr zu lenken sei und hier unter größter Anstrengung und unter zu hohem finanziellen Einsatz gebaggert und verfüllt werde.

Eine Fahrrinnenanpassung, wie sie geplant sei, würde die Situation in der Elbe massiv verschlechtern und berge in sich auch in der Zeit der Klimaänderungen ein hohes Risiko für das Leben an der Elbe.

Bescheidung des Antrags:

Der Antrag wird abgelehnt.

Begründung:

Da weder das Verwaltungsverfahrensgesetz des Bundes noch das Bundeswasserstraßengesetz eine „Einstellung“ eines Planfeststellungsverfahrens gegen den Willen des Trägers des Vorhabens vorsehen, ist der Antrag nicht zulässig.

Sollten denn - wie die Antragstellerin sinngemäß meint - die gegen das Vorhaben sprechenden Belange überwiegen bzw. so schwerwiegend sein, dass es geboten wäre, dem Antrag des Trägers des Vorhabens nicht stattzugeben, so müsste am Ende des Verfahrens der Planfeststellungsantrag mit Erlass eines Versagungsbeschlusses zurückgewiesen werden. Diese Entscheidung bleibt aber auf jeden Fall der das Verfahren abschließenden Gesamtabwägung vorbehalten.

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

Antrag Nr. 20 - Frau L. Hadler um 19.39 Uhr

Frau Hadler beantragt, die „Schwefelbelastung im Boden“ zu berücksichtigen, weil in dem entsprechenden Gutachten nur die Schwefelbelastung in der Luft behandelt wurde.

Bescheidung des Antrags:

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

Am 6. Mai 2009 wurden von den anwesenden Privateinwendern folgende Anträge gestellt:

Antrag Nr. 21 - Herr Helmut Märkle

Herr Märkle beantragt die Aussetzung des Anhörungsverfahrens

- a) aufgrund der Missachtung der Maßgaben des § 14a WaStrG durch die fehlende Auslegung der Planunterlagen in der Samtgemeinde Sietland, Ihlienworth. Seiner Meinung nach sind begründete, konkrete Auswirkungen in der Samtgemeinde gegeben (Art. 2, Art. 14 GG), und durch die fehlende Möglichkeit der Einwohner zur Teilnahme am Erörterungstermin bestehe eine Ungleichbehandlung der Einwohner der Samtgemeinde;
- b) aufgrund der klar gegebenen Überlagerung bzw. gegenseitigen Beeinflussung des durch das WSA Cuxhaven bisher als Unterhaltungsmaßnahme konzipierten Bühnenkonzepts zwischen der Baumrönne und Otterndorf sowie der bisher angedachten Maßnahmen des TdV bis zur Überarbeitung der Unterlagen und einer erneuten Beteiligung der Betroffenen.

Begründung:

Der Bund ist entsprechend einschlägiger Erlasse (s. weiter Bründung) - vorrangig basierend auf den Maßgaben der Wasserrahmenrichtlinie, des Gesetzes zur Umsetzung der RL des Europäischen Parlaments und des Rates über die Umwelthaftung zur Vermeidung und Sanierung von Umweltschäden v. 10.05.07 - insbesondere Art. 2 und Art. 3 (§ 22a und § 21a) zur Vermeidung erheblicher nachteiliger Auswirkungen u. a. auf das ökologische Potential eines Küstengewässers - insbesondere innerhalb eines FFH-Gebietes verpflichtend gebunden.

Bisher unberücksichtigt gebliebene, hoch problematische Vertiefungen der Gewässer-
sohle (z. B. im Lühebogen) können auch im Bereich des problematischen Altenbrucher
Bogens bis Otterndorf bzw. bis zur Ostemündung hydraulische Grundbrüche bewirken.
Vorläufige Messergebnisse zur Eintiefung der Fahrrinnensohle belegen einen bisher
nicht vorhergesagten morphologischen Nachlauf. Die Elbe hat sich um 1,50 m in die
Gewässersohle eingegraben. In den Unterlagen zur letzten Fahrrinnenanpassung
(1999/2000) fehlen entsprechende Aussagen/Prognosen. Somit sind grundsätzliche
Zweifel an der Belastbarkeit der neu vorgelegten BAW-Gutachten angebracht. Zudem
ist die Beweissicherung zur letzten Elbvertiefung eindeutig noch nicht abgeschlossen.

Durch die Einplanung der UWA's im Bereich westlich und östlich Glameyer Stack hat
der TdV anerkannt, dass der Elbabschnitt zwischen Altenbruch und Otternorf bzw. Os-
temündung von der Fahrrinnenanpassung (insbesondere von der starken Zunahme der
Strömungsgeschwindigkeit bzw. des erheblich verstärkten Wellenaufbaus - zunehmend
bei Extremwetterlagen) betroffen ist.

Neben der unmittelbar gegebenen Verstärkung der Gefährdung der Deichsicherheit
und damit der Gefahr von Elementarschäden gibt es weitere Betroffenheitsebenen -
auch der Einwohner in der Samtgemeinde Sietland bzw. der Gemeinde Ihlienworth.

Zum einen resultiert dies aus der Wahrscheinlichkeit der Umlagerung von Sediment
und ggf. UWA-Ausspülungen in strömungsberuhigte Bereiche - wie z. B. den Ottern-
dorfer Hafen und damit der Meddemündung (Schöpfwerk) bzw. der Mündung des Ha-
delner Kanals. Ich verweise diesbezüglich auf den mit und durch den TdV diskutierten
„Schlickfond“. Bisher ermangeln die Unterlagen konkreter Aussagen zum Sediment-

management. Die Gefährdung der notwendigen Binnenentwässerung ist somit klar zu konstatieren.

Weitere Betroffenheiten liegen in der Beeinträchtigung der besonders bedeutsamen Erholungsbereiche entlang der Elbe (insbesondere im Bereich Otterndorf) auch im Hinblick auf die Auswirkungen zur Einkommenssicherung durch die Vermietung von Ferienwohnungen/-zimmern und dgl..

Durch die unzureichend beschriebenen UWA's als Verschleißbauwerke und fehlenden Aussagen bezüglich eines Querbezugs zu dem konkreten und massiven horizontalen Wattabtrag und damit der Standsicherheit des Deckwerks und zugleich des Deiches sind die vorgelegten Unterlagen unzureichend. Es bestehen erhebliche Zweifel, dass die UWA's alleine ausreichen.

In diesem Zusammenhang steht die vom WSA Cuxhaven in Zusammenarbeit mit dem NLWKN konzipierten und im Grundsatz während des Erörterungstermins vorgestellten Bühnenkonzeption in unmittelbarem Bezug zu dem beantragten Vorhaben, da

- a) bisherige Bühnenbaumaßnahmen durch das WSA Cuxhaven westlich der Ostemündung zumindest lokal bereits Erfolg gezeigt haben und
- b) Bühnen als eingriffsreduzierte Regelungsbauwerke im Sinne der Wasserrahmenrichtlinie anzusehen sind.

Diesbezüglich wird auf § 12 Abs. 7 WaStrG verwiesen, wonach „... mehr als nur geringfügige Auswirkungen auf den Hochwasserschutz vermieden werden müssen“ sowie „die Erhaltung und Verbesserung des Selbstreinigungsvermögens des Gewässers zu beachten“ ist.

Laut Erlass des BMVBS vom 10.02.09, Az.: WS 14/5242.3/3 (mit Bezug auf WS 15/526/7.1 vom 01.12.08), sind Selbstunterhaltungsmaßnahmen an den Bewirtschaftungszielen und Maßnahmenprogrammen nach WRRL „... über den reinen Verkehrsbezug hinaus auch auf die aktive Erreichung ökologischer Zielstellungen abzustellen (so u. a. insbesondere Verbesserung der Strukturvielfalt und -güte sowohl für Pflanzen und Tiere im Gewässer- und Uferbereich unter Berücksichtigung der natürlichen Vielfalt der Substrate, deren Verteilung und der Uferprofile einschl. der gewässertypischen Vegetationszonierungen und Artenzusammensetzung).

Bescheidung des Antrags:

Der Antrag auf „Aussetzung des Anhörungsverfahrens“ hat sich dadurch erledigt, dass das Anhörungsverfahren zwischenzeitlich beendet worden ist. Zudem stand dem Antragsteller auch kein Anspruch darauf zu, dass es zuvor zu einer Aussetzung dieses Anhörungsverfahrens käme.

Begründung:

Insoweit ist zunächst festzustellen, dass weder das Bundeswasserstraßengesetz noch das Verwaltungsverfahrensgesetz des Bundes eine Regelung über die Aussetzung eines Planfeststellungsverfahrens enthalten. Würde man annehmen, dass auch bei behördlichen Verfahren eine „Aussetzung“ möglich ist, würde diese in entsprechender

Anwendung von § 94 VwGO voraussetzen, dass die Entscheidung über den zugrunde liegenden Planfeststellungsantrag ganz oder teilweise vom Bestehen oder Nichtbestehen eines Rechtsverhältnisses abhängig ist, das den Gegenstand eines Rechtsstreits bildet oder von einer Verwaltungsbehörde in einem anderen Verfahren festzustellen ist. Dass diese Voraussetzung vorliegend gegeben sein könnte, wird weder im Antrag dargelegt noch ist es ansonsten ersichtlich.

Sollte es tatsächlich zu dem vom Antragsteller geltend gemachten Auslegungsfehler gekommen sein, so wäre nicht ersichtlich, dass sich aus diesem ein nicht behebbarer Verfahrensmangel ergeben könnte, da ohne weiteres die Möglichkeit bestünde, einen derartigen Beteiligungsschritt im Bereich der vom Antragsteller aufgeführten Gemeinden nachzuholen.

Soweit der Antragsteller geltend gemacht hat, dass es „aufgrund der klar gegebenen Überlagerung bzw. gegenseitigen Beeinflussung des durch das WSA Cuxhaven bisher als Unterhaltungsmaßnahme konzipierten Bühnenkonzepts zwischen der Baumrönne und Otterndorf sowie der bisher angedachten Maßnahmen des Trägers des Vorhabens“ einer „Überarbeitung der Unterlagen und einer erneuten Beteiligung der Betroffenen“ bedürfe, ist der Antrag derzeit noch nicht entscheidungsreif. Über ihn wird im weiteren Verfahren entschieden.

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

Antrag Nr. 22 - Herr Helmut Märkle

Herr Märkle beantragt die Aussetzung des Verfahrens der laufenden Erörterung aufgrund der fehlenden Berücksichtigung des § 14a Abs. 5 WaStrG infolge der Überschreitung der Fristsetzung zum Abschluss der Erörterung innerhalb von 3 Monaten nach Ablauf der Einwendungsfrist.

Bescheidung des Antrags:

Der Antrag auf Aussetzung der laufenden Erörterungen hat sich dadurch erledigt, dass das Anhörungsverfahren zwischenzeitlich beendet worden ist.

Im Übrigen stellt die Verfahrensvorschrift des § 14a Nr. 5 Satz 2 WaStrG, nach der die Anhörungsbehörde die Erörterung innerhalb von drei Monaten nach Ablauf der Einwendungsfrist abzuschließen hat, eine der Beschleunigung und mithin dem Träger des Vorhabens dienende Vorschrift dar, die keine Schutzwirkung zugunsten Dritter entfaltet. Demzufolge kann aus einer Überschreitung dieser Frist kein die Ablehnung des Planfeststellungsantrags gebietendes Verfahrenshindernis abgeleitet werden.

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

Antrag Nr. 23 - Herr Walter Rademacher um 11.44 Uhr

Herr Rademacher stellte den Antrag, die Aussagen von Herrn Dr. Reidt, TdV, wörtlich ins Protokoll aufzunehmen (zu TOP 5.5.2).

Bescheidung des Antrags:

Der Antrag, die Aussagen von Herrn Dr. Reidt zu TOP 5.5.2 wörtlich ins Protokoll aufzunehmen, wurde abgelehnt.

Begründung:

Die Anhörungsbehörde hat sich zur Durchführung des Erörterungstermins entschlossen, um ihre eigene Entscheidungsgrundlage durch eine mündliche Vertiefung und Ergänzung vorgebrachter Einwendungen und Stellungnahmen zu ermöglichen. Im Hinblick auf diesen Zweck reicht der Anhörungsbehörde eine zusammenfassende Wiedergabe der Äußerungen der Beteiligten aus. Insbesondere erscheint es der Anhörungsbehörde nicht erforderlich, die besagten Äußerungen von Herrn RA Dr. Reidt wörtlich protokollieren zu lassen.

Antrag Nr. 24 - Herr Hellmut von Blücher um 12.43 Uhr

Herr von Blücher beantragt, dass die Aussagen von Herrn Osterwald am 06.05.09 von ca. 12.25 Uhr bis 12.35 Uhr zu TOP 5.3 wörtlich ins Protokoll übernommen werden.

Bescheidung des Antrags:

Der Antrag, die Aussagen von Herrn Osterwald zu TOP 5.3 wörtlich ins Protokoll aufzunehmen, wurde abgelehnt.

Begründung:

Die Anhörungsbehörde hat sich zur Durchführung des Erörterungstermins entschlossen, um ihre eigene Entscheidungsgrundlage durch eine mündliche Vertiefung und Ergänzung vorgebrachter Einwendungen und Stellungnahmen zu ermöglichen. Im Hinblick auf diesen Zweck reicht der Anhörungsbehörde eine zusammenfassende Wiedergabe der Äußerungen der Beteiligten aus. Insbesondere erscheint es der Anhörungsbehörde nicht erforderlich, die besagten Äußerungen von Herrn Osterwald wörtlich protokollieren zu lassen.

Antrag Nr. 25 - Seglervereinigung Otterndorf, Herr Arnulf Radecker um 13.29 Uhr

Die Seglervereinigung Otterndorf stellt bezüglich des Beweissicherungsverfahrens den Antrag, den Otterndorfer Hafen aufgrund seiner Verschlickung und Versandung mit in das Beweissicherungsverfahren aufzunehmen.

Weiterhin stellt er den Antrag, die Angaben des Herrn Dr. Heyer um 13.12 Uhr zu dem TOP 5.3 aufzunehmen (Sandanteile und Tonanteile im Otterndorfer Hafen).

Bescheidung des Antrags:

Der Antrag, den Otterndorfer Hafen mit in das Beweissicherungsprogramm aufzunehmen, ist derzeit noch nicht entscheidungsreif. Über ihn wird im weiteren Verfahren entschieden.

Im Übrigen wurden die Äußerungen von Herrn Dr. Heyer zu TOP 5.3 protokolliert.

Antrag Nr. 26 - Herr Walter Rademacher um 15.02 Uhr

Unter Hinweis auf die Planunterlagen H.1d, Seite 120 (Schlussfolgerungen, Zitat: „...eine exakte Quantifizierung der zukünftigen Maximalbelastung ist auch mit Hilfe der analysierten Naturmessungen nach dem Stand der Wissenschaft nicht möglich.“)

beantragt Herr Rademacher:

1. die Ermittlung der Schiffwellenhöhe für das Bemessungsschiff und der darüber hinaus auf der Elbe verkehrenden größeren Schiffe unter Zugrundelegung der tatsächlichen gemessenen Geschwindigkeiten durch die Hamburgische Schiffbau-Versuchsanstalt;
2. die Ermittlung der daraus ableitbaren Belastungen der Ufer und Deiche an den bekannten exponierten Bereichen;
3. die Einrichtung von Dauermessstellen für Schiffswellen an allen bekannten Stellen mit hoher Schiffswellenbelastung (Naturmessungen);
4. den Abgleich der Versuchsergebnisse mit den Naturmessungen und die Offenlegung der ermittelten Daten.

Begründung:

Diese oben angeführten, nahe liegenden Möglichkeiten sind im Widerspruch zur oben genannten Aussage in den Planunterlagen bisher nicht erfolgt und stellen keine wesentlichen Kostenfaktoren dar. In Anbetracht der hohen Kosten für Deichbau, Deicherhaltung und Deichunterhaltung sowie dem noch um ein Vielfaches höheren Schadenspotenzial sowie der Gefährdung von Leib und Leben bei Deichbrüchen sind realistische Kenntnisse über die Belastungen sowie deren vorhabensbedingte Zunahme zwingend erforderlich.

Bescheidung des Antrags:

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

Antrag Nr. 27 - Herr Walter Rademacher um 15.02 Uhr

Unter Hinweis auf die Planunterlagen H.1d Seite 115, (Zitat:

„Trotz höherer äußerer hydrodynamischer Belastung werden schiffserzeugte Schwingungen im Wasser- und Bodenkörper u. a. aus Motorvibration, Propellerumdrehung oder brechende Sekundärwellen und deren Wirkung auf Deckwerke und Deiche gegenüber Verkehrslasten durch Fußgänger oder Landfahrzeuge weiterhin von deutlich untergeordneter Bedeutung sein“ (Grundlage: BAW, 2006a).“)

beantragt Herr Rademacher:

1. die Ermittlung der schiffsinduzierten Belastungen des Deichs im Altenbrucher Bogen auf der Basis geeigneter langfristiger Naturmessungen, insbesondere durch brechende Sekundärwellen, durch unabhängige Gutachter in transparenter und nachvollziehbarer Form;
2. die Offenlegung der Ergebnisse.

Begründung:

Die o. a. Aussage ist physikalisch nicht begründbar und das zitierte Gutachten, aus dem diese Aussage abgeleitet wird, ist widerlegt. Die Ursache der genannten Schäden ist trotz aller Untersuchungen bisher nicht konkret dahingehend ermittelt worden, dass bekannt ist, an welcher Stelle und aus welchem Grund der Deich instabil geworden ist. Dieser Zustand ist für die Menschen die im Schutz dieses Deiches leben nicht hinnehmbar.

Bescheidung des Antrags:

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

Antrag Nr. 28 - Herr Walter Rademacher um 15.03 Uhr

Der Träger des Vorhabens hatte nach Auffassung von Herrn Rademacher während des Erörterungstermins in Cuxhaven zu Fragen von zentraler Bedeutung wie der maßnahmebedingten Erhöhung der Sturmflutscheitelwasserstände sowie der schiffsinduzierten Belastung des Deiches unter Hinweis der Planfeststellungsbehörde auf den Zeitplan gar nicht bzw. nicht ausreichend zu den angesprochenen Mängeln der Planungen Stellung nehmen können.

Unter Hinweis auf den Sinn des Erörterungsverfahrens beantragte Herr Rademacher:

1. den Dialog zu den o. g. Themen in der Anhörung in Cuxhaven zu Ende zu führen bzw. einen Zeitrahmen von 45 min. dafür zur Verfügung zu stellen;
2. den Zeitrahmen für die noch anstehende Erörterung in Stade auszuweiten und flexibler als bisher in Otterndorf und Cuxhaven zu gestalten.

Bescheidung des Antrags:

Der Antrag, den Dialog zu den in dem Antrag näher bezeichneten Themen in der Anhörung in Cuxhaven zu Ende zu führen bzw. einen Zeitrahmen von 45 Min. dafür zur Verfügung zu stellen, wurde abgelehnt.

Begründung:

Die in dem Antrag näher bezeichneten Themen sind aus Sicht der Anhörungsbehörde im Hinblick auf den Zweck des Erörterungstermins, eine Vertiefung von vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen und eine Klärung offener Fragen zu ermöglichen, hinreichend erörtert worden.

Diese Entscheidung ist nach § 44 VwGO nicht gesondert anfechtbar.

Antrag Nr. 29 - Herr Bernd Hadler um 15.05 Uhr**Betreff:**

Bauwerksschäden durch bodenübertragene Schiffsschwingungen

hier: Verursachung seit der letzten Elbvertiefung 1999

Herr Hadler stellt den Antrag, die o. a. Schäden (Risse im Mauerwerk u. ä.) vor Beginn der künftigen Baumaßnahme untersuchen zu lassen (Beweissicherung), da er eine Zunahme der Bauwerksschäden durch die vorgesehene Elbevertiefung befürchtet. Eine ausführliche Situationsbeschreibung kann dem Mitschnitt seines mündlichen Vortrags am 6. Mai 2009 um 14.50 Uhr entnommen werden. Es handelt sich um eine dynamische Schwingungsbelastung aus dem Untergrund heraus, die die Standfestigkeit des Mauerwerks überschreitet.

Bescheidung des Antrags:

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

Antrag Nr. 30 - Herr Peter Altenburg um 14.52 Uhr

Herr Altenburg beantragt, dass weitere Bodengutachten von anderen unabhängigen Instituten in den Bereichen der Gemarkung Altenbruch durchgeführt werden.

Begründung:

Die Zeitzeugen-Aussagen berichten von örtlichen Gegebenheiten, die gutachterlich bis dato nicht untersucht wurden. Beispielhaft seien das Wehl am Oberfeuer Wehldorf und der Hof der Familie Hadler, Heerstraße in Altenbruch erwähnt.

Bescheidung des Antrags:

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

Antrag Nr. 31 - Herr Hellmut von Blücher um 16.01 Uhr

Herr von Blücher stellt den Antrag, ins Protokoll aufzunehmen, dass der Vorhabensträger zum TOP 5.6.3 „Gefährdung von Einleitungsbauwerken“, speziell zum AKW Brokdorf, keine Aussagen treffen konnte.

Anmerkung:

Die Äußerungen zu TOP 5.6.3 wurden protokolliert.

Antrag Nr. 32 - Herr Peter Altenburg um 16.29 Uhr

Herr Altenburg beantragt, anhand der Tonaufzeichnung festzustellen, dass Herr Dr. Heyer nicht ausschließen kann, dass eine Verklappung im Bereich Neuer Luechtergrund Einfluss auf die Verschlickung vor Duhnen und Döse haben kann (Aussagen im Zusammenhang mit dem Redebeitrag von Ulrich Schröder in Bezug auf die Verklappung Neuer Luechtergrund am 06.05.09, ca. 15.15 Uhr).

Anmerkung:

Die entsprechenden Aussagen zu diesem Thema wurden in der Niederschrift festgehalten.

Antrag Nr. 33 - Herr Ulrich Schröder um 17.21 Uhr

Herr Schröder beantragte, als zusätzlichen Tagesordnungspunkt die Kostenentwicklung der geplanten Elbvertiefung darzustellen.

Bescheidung des Antrags:

Der Antrag, die Kostenentwicklung der geplanten Elbvertiefung als zusätzlichen Tagesordnungspunkt aufzunehmen, wurde abgelehnt.

Begründung:

Das im Antrag näher bezeichnete Thema ist aus Sicht der Anhörungsbehörde im Hinblick auf den Zweck des Erörterungstermins, eine Vertiefung von vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen und eine Klärung offener Fragen zu ermöglichen, hinreichend erörtert worden.

Diese Entscheidung ist nach § 44 VwGO nicht gesondert anfechtbar.

Antrag Nr. 34 - Herr Walter Rademacher um 17.19 Uhr

Herr Rademacher beantragt bezüglich des Havarierisikos (TOP 5 der Erörterung)

1. die Vorlage von Katastrophenplänen für den Fall der schweren Havarie eines großen Containerschiffes (AGF), das zerbrochen quer in der Fahrrinne liegt;
2. die Ausweisung der maßnahmebedingten Erhöhung des Havarierisikos großer Containerschiffe (AGF) in vergleichbarer Form wie dies für Containerumschlag, Arbeitsplatzzahl und erwartetem Nutzen erfolgt ist.

Bescheidung des Antrags:

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