

Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord

- Planfeststellungsbehörde -

P - 143.3/46

Niederschrift

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

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

vom 8. bis 9. Juni 2009
mit den privaten Einwendern und
sonstigen Vereinen und Verbänden
aus Schleswig-Holstein
in Krempe

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	I
Abkürzungsverzeichnis	III
1. Erörterungstag: 8. Juni 2009	1
TOP 1 Verfahrens- und Rechtsfragen	2
TOP 1.1 Stand des Verfahrens, Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde, Selbständigkeits des Vorhabens bzw. Trennung der Verfahren.....	2
TOP 1.2 Ergebnisoffenes Verfahren	3
TOP 1.3 Erörterungstermin (Tagesordnung, Verfahrensweise, Protokoll).....	3
TOP 1.4 Sonstige verfahrensrechtliche Fragen	3
TOP 2 Bedarfsbegründung	3
TOP 2.1 Technische und wirtschaftliche Notwendigkeit.....	3
TOP 2.2 Alternativen und Varianten	3
TOP 3 Änderung der Tidedynamik/Gutachten der BAW	7
TOP 4 Betroffenheiten	8
TOP 4.1 Betroffenheiten durch Änderungen der Tidedynamik.....	8
TOP 4.1.1 Beeinträchtigungen von Deichen und sonstigen Hochwasserschutz- einrichtungen, Standsicherheit der Ufer.....	8
TOP 4.1.2 Beeinträchtigungen von Entwässerungseinrichtungen und Sperwerken	8
TOP 4.3 Betroffenheiten von Baggergutunterbringung	8
TOP 4.4 Betroffenheiten der Landwirtschaft	9
TOP 4.4.1 Beeinträchtigungen durch die Verschiebung der Brackwasserzone.....	9
TOP 4.4.2 Beeinträchtigungen der Wasserwirtschaft.....	9
TOP 4.4.3 Beeinträchtigungen der Landwirtschaft durch Kompensationsmaßnahmen.....	9
TOP 4.5 Betroffenheiten durch schiffserzeugte Belastungen	10
TOP 4.5.1 Beeinträchtigungen durch Sog und Schwell.....	10
TOP 4.5.2 Immissionen	10
TOP 4.6 Schäden an Grundstücken und Gebäuden.....	10
TOP 4.6.1 Schäden an Gebäuden durch Rutschungen und Setzungen	10
TOP 4.6.2 Schäden durch Zunahme von Überflutungsgefahren und Uferabbrüchen.....	10
TOP 4.6.3 Schäden durch zusätzliche Erschütterungen/Vernässung/Sonstiges...	10
TOP 4.7 Beeinträchtigungen von Infrastruktur- und Versorgungseinrichtungen.	12
TOP 4.7.1 Kreuzungsbauwerke.....	12
TOP 4.7.2 Grundwassernutzung	12
TOP 4.7.3 Einleitungsbauwerke	12

TOP 4.8	Andere Betroffenheiten.....	13
TOP 4.8.1	Auswirkungen auf Industrieanlagen und Gewerbebetriebe	13
TOP 4.8.2	Tourismus, Freizeit und Erholungsaktivitäten	13
TOP 4.8.3	Weiteres	14
TOP 5	Einwendungen zu umweltrechtlichen Themen.....	14
TOP 5.1	Umweltverträglichkeitsstudie	14
TOP 5.1.1	Methodische Kritik	14
TOP 5.1.2	Schutzgüter (Mensch, Tiere, Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima, Landschaft, Kulturgüter, Wechselwirkungen).....	14
TOP 5.2	Landschaftspflegerischer Begleitplan	14
TOP 5.3	FFH-Verträglichkeit.....	14
TOP 5.3.1	Gebietsschutz.....	14
TOP 5.3.2	Artenschutz	14
TOP 6	Sonstiges	15
2. Erörterungstag: 9. Juni 2009.....		16
TOP 4.2	Betroffenheiten von Schifffahrt und Fischerei	17
TOP 4.2.1	Beeinträchtigungen der Fischerei	17
TOP 4.2.2	Beeinträchtigungen von Häfen und Hafenzufahrten.....	32
TOP 4.2.3	Schifffahrt	37
Anhang 1:	Tagesordnung	
Anhang 2:	Teilnehmerverzeichnis	
Anhang 3:	Anträge	

Abkürzungsverzeichnis

A+E	Ausgleich und Ersatz
AIS	Automatic Identification System (Schiffsverkehr)
AGF	Außergewöhnlich großes Fahrzeug (Schiffsgröße)
ALR	Amt für ländliche Räume (jetzt LLUR)
ARGE Elbe	Arbeitsgemeinschaft für die Reinhaltung der Elbe
AZ	Ausbauzustand
BAW	Bundesanstalt für Wasserbau (Dienststelle Hamburg)
BBodSchG	Bundesbodenschutzgesetz
BfG	Bundesanstalt für Gewässerkunde
BfN	Bundesamt für Naturschutz
BGH	Bundesgerichtshof
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
BImSchV	Verordnung über die Durchführung des Bundes- Immissionsschutzgesetzes
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BSU	Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt Hamburg
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BVWP	Bundesverkehrswegeplan
DHI	Danish Hydraulic Institute
EuGH	Europäischer Gerichtshof
FFH-RL	Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie
FFH-VP	Fauna-Flora-Habitat-Verträglichkeitsprüfung
FFH-VU	Fauna-Flora-Habitat-Verträglichkeitsuntersuchung
HABAB-WSV	Handlungsanweisung für den Umgang mit Baggertgut im Binnenland
HABAK-WSV	Handlungsanweisung für den Umgang mit Baggertgut 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: 8. Juni 2009

Herr Seidel (PFB) begrüßt um 10:03 Uhr die Anwesenden und eröffnet den Termin. Er erklärt, dass dieser Termin insbesondere für private Einwender sowie sonstige Verbände und Vereine aus Schleswig-Holstein anberaumt wurde sei.

Herr Seidel stellt die auf dem Podium anwesenden Vertreter der Planfeststellungsbehörde vor und weist auf die eingerichtete Antragsstelle hin. Er bittet, etwaige Anträge dort schriftlich zu stellen.

Danach stellt er **Herrn Osterwald (TdV)** und die Vertreter des Projektbüros vor.

Herr Seidel weist darauf hin, dass der Termin nicht öffentlich sei. Die Anwesenheit werde erfasst. Personen über den zugelassenen Kreis hinaus könnten nach pflichtgemäßem Ermessen der Planfeststellungsbehörde zugelassen werden.

Herr Seidel erklärt, dass Bild- und Tonaufnahmen von Gesetzes wegen unzulässig seien.

Er weist auf die Tagesordnung und die Zeitplanung hin. Die Themenkomplexe könnten in vorgegebener Zeit erörtert werden, möglicherweise werde aber auch von dem vorgegebenen zeitlichen Rahmen abgewichen.

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 Name sowie ggf. ihre Institutionen zu nennen. Herr Seidel weist darauf hin, dass sich die Planfeststellungsbehörde Redezeitbeschränkungen vorbehalte. Die einzelnen Beiträge sollten nicht länger als 15 Minuten sein.

Anträge seien schriftlich bei der eingerichteten Antragsstelle abzugeben (Fr. Wiebrodt), der/die Antragsteller/in erhalte eine schriftliche Ausfertigung ihres/seines Antrags. Die Bescheidung des Antrages könne zeitnah, oder aber auch erst im Nachgang zum Termin erfolgen.

Außerdem könnten bei Frau Wiebrodt die Planunterlagen sowie die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange eingesehen werden.

Eine Niederschrift werde gemäß § 68 Abs. 4 VwVfG angefertigt. Alle in der Anwesenheitsliste eingetragenen Personen würden eine Ausfertigung der Niederschrift erhalten. Parallel erfolge für Zwecke der Protokollerstellung der Planfeststellungsbehörde eine Tonaufzeichnung.

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

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

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

Aus der allgemeinen Verzichtsmöglichkeit hinsichtlich einer Erörterung 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, vielmehr gehe es hier um einen weiteren Erkenntnisgewinn der PFB.

Die Redezeit solle max. 15 Minuten betragen. Die Planfeststellungsbehörde sei im Termin 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.

Herr Seidel dankt Herrn RA Prof. Dr. Ewer und eröffnet den TOP 1.1.

TOP 1 Verfahrens- und Rechtsfragen

TOP 1.1 Stand des Verfahrens, Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde, Selbständigkeit des Vorhabens bzw. Trennung der Verfahren

Herr Seidel liest die wesentlichen Einwendungen und Stellungnahmen zu TOP 1.1 vor. Er bittet der TdV kurz den Verlauf des Verfahrens vom ersten Antrag über die Planänderung bis zum jetzigen Stand dazustellen.

Herr Zinßer (TdV) erläutert den Stand des Verfahrens.

Herr Seidel fragt, ob zu diesem Punkt Erörterungsbedarf bestehe. Dies ist nicht der Fall.

TOP 1.2 Ergebnisoffenes Verfahren

Herr Seidel trägt die wesentlichen Einwendungen und Stellungnahmen zu TOP 1.2 vor. Dazu besteht ebenfalls kein Erörterungsbedarf.

TOP 1.3 Erörterungstermin (Tagesordnung, Verfahrensweise, Protokoll)

Herr Seidel trägt die wesentlichen Einwendungen und Stellungnahmen zu TOP 1.3 vor. Er verweist auf die Möglichkeit, Folien mit dem Beamer zu präsentieren. Außerdem erklärt er, dass Stellungnahmen des TdV noch nicht vorliegen würden. Auch hierzu besteht kein Erörterungsbedarf.

TOP 1.4 Sonstige verfahrensrechtliche Fragen

Herr Seidel fasst die wesentlichen Einwendungen und Stellungnahmen zu TOP 1.4 zusammen.

Dem haben die Anwesenden nichts hinzuzufügen.

TOP 2 Bedarfsbegründung

TOP 2.1 Technische und wirtschaftliche Notwendigkeit

TOP 2.2 Alternativen und Varianten

Herr Seidel kommt zu TOP 2 und trägt die wesentlichen Einwendungen und Stellungnahmen zu TOP 2.1 und 2.2 zusammengefasst vor.

Frau RA Dr. John (RAe Günther pp.) erklärt, dass die Prognose insbesondere angesichts der neueren wirtschaftlichen Entwicklung als unsicher angesehen werde. Bei der HHLA habe es im März Kurzarbeit gegeben. Der Containerumschlag sei bei der HHLA um 31,8 % eingebrochen, im Gesamthafen um 24,3 %. Die Unterlagen aus 2005 seien veraltet. Der Bedarf müsse neu dargelegt und nachgebessert werden. Im Hinblick auf Nachhaltigkeit und volkswirtschaftliche Verantwortung sei das Vorhaben nicht zu vertreten. Das Reederverhalten sei zu aktualisieren. Der Hafen könne auch ohne Vertiefung angelaufen werden.

Herr Osterwald stellt anhand von Folien dar, wie man die wirtschaftliche Entwicklung prognostiziert habe. Er erläutert den Gesamtumschlag von 1995-2008 und die Prognose bis 2015. Er erklärt, aufgrund von kurzfristigen örtlichen Störungen könne man keine Ableitungen für den Bedarf des Projektes Fahrrinnenanpassung machen. Grund für die weitere Anpassung sei die am Umschlag orientierte Schiffsgößenentwicklung.

Er stellt die Größenentwicklung in der Containerschiffahrt von 1980 bis heute dar. Seit 1997 hätten sich 9000-TEU-Schiffe mit einer Länge von 350 m, einer Breite von 46 m und einem Tiefgang von 14,5 m etabliert. Daran habe man das Bemessungsschiff ausgerichtet.

Mittlerweile seien aber auch schon größere Schiffe in Bau und Fahrt mit einer Kapazität von 12000 TEU, einem Tiefgang von 15,5 m, einer Breite von 56 m, die sogenannten MegaCarrier.

Hinsichtlich der Zuwächse in den Tiefgangsklassen erklärt er, dass in der Klasse 14,0 m bis 14,5 m der Zuwachs in den Jahren 2000 bis 2006 um 205 % betragen habe. Die Schiffsgößenentwicklung habe man über 2006 hinaus beobachtet. Er stellt die Entwicklung der großen Containerschiffe (Tiefgang > 12,5 m) im Hamburger Hafen dar. Bis 2006 sei hier eine konstante Zunahme zu verzeichnen gewesen. Im Jahr 2007 habe es dann einen leichten Rückgang gegeben. 2008 habe man aber wieder an die Werte von 2006 anschließen können. Der Bedarf an Schiffen mit großen Tiefgängen wachse eindeutig.

Hinsichtlich des Ladungsanteils am Gesamtumschlag der Vollcontainerschiffe 2005 hätten die Schiffe mit Konstruktionstiefgängen >12,5 m einen Ladungsanteil von 58 %. (> 14,5 m tiefgehende Schiffe 15 %).

Die Politik sei auf mittel- und langfristige Entwicklungen ausgerichtet, um die gesamte deutsche Wirtschaft zu stärken.

Frau RA Dr. John fragt nach, ob es momentan Schiffe gebe, die Hamburg nicht anlaufen bzw. verlassen könnten.

Herr Osterwald erwidert, dass sich die Reeder natürlich den Verhältnissen anpassen würden, daher sei dies nicht der Fall. Dies sei für den Bedarf aber auch nicht relevant. Die Reeder würden ein Mehr an Tiefgang sofort beanspruchen, dies habe man beobachten können, als die Umsetzung der letzten Fahrrinnenanpassung freigegeben worden sei.

Frau RA Dr. John wendet ein, da der Bedarf nicht auf den Umschlag, sondern auf Schiffsgößen abstelle, würden nur wenige Reeder vom Vorhaben profitieren. Dies sei im Hinblick auf einen verantwortungsvollen Umgang in der Volkswirtschaft nicht hinnehmbar. Wenn die Reeder sich an die jeweilige Situation anpassen würden, könnten sie dies doch weiterhin. Sie möchte wissen, ob es in der Vergangenheit Beschwerden der Reeder gegeben habe. Die Zustände seien allem Anschein nach nicht unhaltbar.

Herr Osterwald antwortet, dass der Nutzen für die Reeder nicht entscheidend sei, sondern der volkswirtschaftliche Nutzen für die Bundesrepublik. Die Reeder würden

auf Rationalisierungseffekte, also auf große Schiffe, setzen. Große Schiffe würden auch wegen der Wirtschaftskrise verstärkt nachgefragt.

Auf kurze Sicht gesehen würden sich die Reeder vielleicht weiterhin den Verhältnissen anpassen. Auf lange Sicht gesehen würden sie bei Ausbleiben der Vertiefung aber andere Pläne verfolgen. Die Reeder könnten irgendwann ihr Verhalten ändern und abwandern, wenn Hamburg unwirtschaftlich werde. Von einer solchen Abwanderung würden dann nicht deutsche Häfen profitieren, sondern eher die EU-Nachbarn.

Beschwerden würden bei der Hamburger Behörde für Wirtschaft und Arbeit eingehen. Vom „Hörensagen“ wisse er, dass dort regelmäßig verlässliche Aussagen zum Vorhaben nachgefragt würden. Die Reeder bräuchten verlässliche Rahmenbedingungen, sonst drohe die Abwanderung.

Herr RA Prof. Dr. Ewer fragt Herrn Osterwald, ob der Trend zu mehr Tiefgang unabhängig vom Umschlag anhalte und ob sich diese Prognose durch die weltweite Containerflotte bzw. bestellte Schiffe stützen ließe.

Herr Osterwald erklärt, dass ein verstärkter Zugriff auf größere Schiffe festzustellen sei.

Herr Oellerich (TdV) ergänzt, im Ist-Zustand würden insbesondere im Ostasienhandel bereits die größeren Einheiten verkehren. Dies sei bei der Größe des Bemessungsschiffes berücksichtigt worden. Daher sei das kein Trend sondern bereits Tatsache. Wirtschaftlich seien größere Schiffe sinnvoll. Eine Rücknahme der Größen sei nicht zu erwarten.

Herr RA Prof. Dr. Ewer erklärt, dass von Airlines bekannt sei, dass diese sich an bestimmte Flughäfen binden würden. Er fragt, ob es eine ähnliche Entwicklung im Schiffsbereich gebe und Reeder sich mit großen Schiffen dann auch mit ihren kleineren an den Hafen binden würden.

Herr Oellerich antwortet darauf, dass der Überseetransport in erster Linie mit größeren Schiffen abgewickelt werde. Kleinere Schiffe würden als Feeder eingesetzt oder um Fahrtgebiete zu erreichen, die nicht so viel Ladung erfordern würden, wie z. B. Südamerika.

Frau RA Dr. John wendet ein, dass es also um eine Vorratsplanung gehe. Im Hinblick auf die Containerzahlen dürften die großen Schiffe im Moment nicht voll beladen fahren. Aufgrund des wirtschaftlichen Einbruchs sei der Bedarf doch gar nicht gegeben. Die neue Situation sei nicht berücksichtigt.

Herr Osterwald erwidert, dass die großen Schiffe bereits da seien, auch wenn die Umschlagssituation im Moment geringer sei. Es gehe letztlich um eine Sicherstellung der wirtschaftlichen Ausnutzung des Schiffverkehrs.

Herr Oellerich fügt hinzu, unbestritten würden die Schiffe in der jetzigen Zeit nicht voll abgeladen verkehren. Man rechne aber damit, dass die Reeder viele neuere kleinere Schiffe zu Gunsten größerer Schiffe verschrotten. Aus Wirtschaftlichkeitsgesichtspunkten seien die Reeder gezwungen, größere Schiffe einzusetzen und voll abzuladen. Die Globalisierung sei nicht außer Kraft gesetzt. Der weltweite Warenaustausch werde wieder zulegen. Es gehe hier um die langfristige Anpassung eines Infrastrukturweges.

Herr RA Prof. Dr. Ewer fragt, ob der Einsatz größerer Schiffe auch dann wirtschaftlicher sei, wenn diese nicht voll abgeladen würden. Wäre eine Rückkehr zu kleineren Schiffen nicht wirtschaftlicher?

Herr Oellerich erwidert, die Entwicklung zwinge die Reeder zu wirtschaftlichen, d. h. großen Einheiten. Dies könne auch im Hamburger Hafen beobachtet werden.

Herr Gehrken (RAe Günther pp.) wendet hinsichtlich der Ostasienrouten ein, dass Hamburg nie am Schluss dieser Routen angelaufen werde. Nadelöhre würden andere Häfen sein. Daher würden die Schiffe gar nicht voll beladen einlaufen. Tatsächlich sei eine Beeinträchtigung kleinerer Reedereien zu befürchten, die vom Feedern in der Nordrange lebten.

Herr Oellerich erklärt dazu, dass nicht die Erst- oder Letztposition ausschlaggebend sei. Dies sei zwar ein gewisser Wettbewerbsvorteil. Nicht nur erster und letzter Ladehafen würden Zuwächse zu verzeichnen haben. Durch den zusätzlichen Tiefgang seien auch Umsatzzuwächse im Hamburger Hafen zu erwarten.

Herr RA Prof. Dr. Ewer erläutert, dass sich die Airlines im Luftverkehr eher kurzfristig an Airports binden würden. Er fragt, wie das Bindungsverhalten der Reeder im Hafenbereich zu bewerten sei. Wenn der Ausbau nicht zeitnah kommen würde, wäre damit ein endgültiger Verlust der Reeder zu befürchten oder würden diese ggf. nur kurzfristig Abwandern und dann wieder zurückkommen?

Herr Oellerich antwortet, dass das Bindungsverhalten der Reeder etwas langfristiger (1-2 Jahre) als im Luftverkehr sei. Reeder würden aber reagieren, wenn die vertragliche Bindung abgelaufen sei. Verlorene Bindungen wären schwer wieder zurückzuholen.

Herr RA Prof. Dr. Ewer fragt nach, ob er es richtig verstanden habe, dass ein nicht zeitgerechter Ausbau also dazu führen könne, dass der Hamburger Hafen nicht nur für eine Interimszeit, sondern auf lange Sicht gesehen Reeder verlieren würde.

Herr Oellerich bejaht dies. Es wäre schwer, die Reeder wieder zurückzugewinnen.

Herr RA Prof. Dr. Ewer fragt weiter, ob die Einschätzung der Schiffsgößenentwicklung durch das Ausbauverhalten anderer Häfen gestärkt werde.

Herr Oellerich bejaht auch dieses. Auch andere Häfen in der Nordrange wie Bremerhaven und Antwerpen würden ausgebaut. Ihm sei nicht bekannt, dass von diesen Vorhaben Abstand genommen worden sei.

Es gibt keine weiteren Wortmeldungen zu TOP 2.

TOP 3 Änderung der Tidedynamik/Gutachten der BAW

Herr Seidel bittet Herrn Dr. Heyer um Vorstellung der BAW-Gutachten.

Herr Dr. Heyer (BAW, TdV) trägt die wesentlichen Inhalte der Gutachten vor. Er stellt den abiotischen Zustand der Tideelbe dar. Er geht auf die Wechselwirkungen der unterschiedlichen Kräfte, die auf die Tideelbe einwirken wie Gezeiten der Nordsee und Wetterbedingungen, ein. Des Weiteren erläutert er die Gutachten hinsichtlich der ausbaubedingten Veränderungen und die dort berücksichtigten Szenarien. Er macht Ausführungen zum Strombaukonzept sowie zur längerfristigen Entwicklung der Außenelbe ohne dieses Strombaukonzept.

Frau Jestrzemski wendet zwischendurch ein, dass die Geschwindigkeit mit der das Wasser ein- und auslaufe sowie die Dauer des Hochwassers in keinem Gutachten erwähnt sei. Bei Hamburg sei zu beobachten, wie das Wasser nur so „rein- und rausja-ge“. Es komme zu Verschlickungen an den Rändern.

Herr Dr. Heyer erklärt, dass die Beobachtung nicht falsch sei. Dies sei im Gutachten auch behandelt worden. Der Flutstrom laufe anfangs sehr stark. Wenn der Ebbestrom auf den Flutstrom kentere, habe der Flutstrom eine hohe Strömungsgeschwindigkeit. Die Dauer des Flutstroms sei geringer als die des Ebbestroms. Je mehr sich die Dauer des Flutstromes verringere, umso mehr würde der Prozess zunehmen. Diese Phänomene würden sich ausbaubedingt aber nicht verstärken. Im Mündungsbereich würden Maßnahmen veranlasst, die Auswirkungen im Hamburger Hafen zu minimieren. Weiter führt Herr Dr. Heyer aus, dass die Flutstromgeschwindigkeit ein wichtiger Tidekennwert sei. Er geht auf die max. Flut- und Ebbestromgeschwindigkeiten sowie auf die mittlere Flutstromdauer ein und wie diese ausbaubedingt beeinflusst würden. Des Weiteren spricht er die ausbaubedingte Änderung des Salzgehaltes, den Sedimenttransport sowie die Sturmflutkenngrößen an.

Herr Seidel dankt für den Vortrag und bittet um Wortmeldungen.

Herr Gehrken fragt, ob die UWA Medemrinne als Bauwerk im Strom ein Novum sei, oder ob man mit derartigen Bauwerken Erfahrung habe.

Herr Dr. Heyer erwidert, dass man Bauwerke in dieser Größenordnung noch nicht als Querbauwerk praktiziert habe. Man habe aber Erfahrung mit Längsbauwerken. Diese gebe es z. B. in der Weser seit mehreren Jahrzehnten.

Herr Osterwald ergänzt, dass es weltweit mehrer Beispiele gebe. So habe man in Australien etwa ein künstliches Unterwasserriff geschaffen. Bei der Medemrinne gehe es um einen Querschnittsausgleich, der Boden solle angehoben werden. Daher werde dieses Bauwerk nicht so stark beansprucht wie etwa Wellenbrecher im Küstenschutz. Es gebe also wasserbauliche Erfahrungswerte, jedoch in der Elbe sei solches tatsächlich das erste Bauwerk.

Da es keine weiteren Wortmeldungen gibt, schließt **Herr Seidel** die Erörterung zu diesen TOP.

TOP 4 Betroffenheiten

TOP 4.1 Betroffenheiten durch Änderungen der Tidedynamik

TOP 4.1.1 Beeinträchtigungen von Deichen und sonstigen Hochwasserschutz-einrichtungen, Standsicherheit der Ufer

TOP 4.1.2 Beeinträchtigungen von Entwässerungseinrichtungen und Sperrwerken

Herr Seidel trägt den wesentlichen Inhalt der Einwendungen und Stellungnahmen zu TOP 4.1.1 und 4.1.2 vor.

Hierzu besteht kein Erörterungsbedarf.

Herr Seidel weist darauf hin, dass die Erörterung zu TOP 4.2 auf den folgenden Tag, Dienstag, 9. Juni 2009, vertagt werde. Die betroffenen Einwender seien für diesen Termin eingeladen. Er fährt mit der Erörterung zu TOP 4.3 fort.

TOP 4.3 Betroffenheiten von Baggergutunterbringung

Herr Seidel verliest den wesentlichen Inhalt der Einwendungen und Stellungnahmen zu diesem TOP.

Herr Gehrken fragt, inwieweit der Wegfall der Ufervorspülungen am Nordufer Auswirkungen auf die Tidedynamik habe.

Herr Osterwald antwortet, dass den Vorspülungen keine strombauliche Konzeption zugrunde gelegen habe. Es habe Anträge von verschiedenen Kommunen gegeben,

das Baggergut für Ufervorspülungen zu verwenden. Anlässe für die Vorspülungen seien also örtliche Bedürfnisse, die ortsnahe Unterbringung von Baggergut sowie eine Erosionsminderung an den Ufern, gewesen. Die Vorspülungen hätten für die Ausbaueffekte keine Wirkungen. Die Rücknahme sei nicht aus technischen, sondern aus ökologischen Gründen erfolgt. Gemeinsam mit den Landesbehörden habe man sich entschieden auf die Ufervorspülungen zu verzichten. Das Baggergut werde nunmehr bei Neuer Luechtergrund umgelagert.

Herr Gehrken fragt, ob durch den Wegfall der Vorspülungen Belastungen insbesondere für den Küstenschutz zu befürchten seien.

Herr Osterwald antwortet, dass für diesen Bereich ausbaubedingt keine zusätzlichen Belastungen erwartet würden, daher auch kein zusätzlicher Küstenschutz notwendig sei. Aus Küstenschutzgründen seien die Ufervorspülungen nicht erforderlich gewesen. Auch habe man aufgrund der Beweissicherung ein gutes Bild, wie sich der Küstenstreifen entwickeln werde.

Herr Nüsser (E.ON Kernkraft) wendet ein, dass die UWA Brokdorf zur Verringerung der Wassertiefe und damit zur lokalen Erwärmung des Wassers führen werde. In diesem Bereich werde auch Kühlwasser aus dem Kraftwerk eingeleitet. Er gibt zu bedenken, dass die Effekte reduziert werden könnten, wenn im südlichen Bereich ein anderer Böschungswinkel gewählt werde. Er übergibt Herrn Seidel ein Schreiben mit Berechnungen der DHI-WASY GmbH und bietet dem TdV ein diesbezügliches Gespräch an.

Herr Osterwald erwidert, dass er das Gesprächsangebot gerne annehme. Er erklärt, dass man sich mit der Frage schon befasst habe, aber man sei bei der Ausführungsplanung noch flexibel sei. Er regt an, die BAW mit einzubeziehen.

Herr Seidel stellt fest, dass kein weiterer Erörterungsbedarf zu TOP 4.3 besteht. Er übergibt die Verhandlungsleitung an Herrn Böschen.

TOP 4.4 Betroffenheiten der Landwirtschaft

TOP 4.4.1 Beeinträchtigungen durch die Verschiebung der Brackwasserzone

TOP 4.4.2 Beeinträchtigungen der Wasserwirtschaft

TOP 4.4.3 Beeinträchtigungen der Landwirtschaft durch Kompensationsmaßnahmen

Herr Böschen (PFB) trägt den wesentlichen Inhalt der Einwendungen zu den TOPs vor.

Es besteht kein Erörterungsbedarf.

TOP 4.5 Betroffenheiten durch schiffserzeugte Belastungen

TOP 4.5.1 Beeinträchtigungen durch Sog und Schwell

Herr Böschen trägt den wesentlichen Inhalt der Einwendungen und Stellungnahmen zu TOP 4.5.1 vor.

Herr Nüsser (E.ON Kernkraft) verweist auf die schriftliche Einwendung und erklärt, durch erhöhten Wellenschlag werde ein zusätzlicher Wartungs- und Instandhaltungsaufwand an den Kühlwasserbauwerken befürchtet.

Herr Osterwald erwidert, dass das Entnahmebauwerk nicht betroffen sei, da es zu weit unter dem niedrigsten Niedrigwasserstand liege. Ihm seien keine Wirkpfade bekannt.

Herr Nüsser ergänzt, dass die Auslaufbauwerke am Ufer aber betroffen seien.

Herr Osterwald antwortet, dass man entsprechende Untersuchungen an beweglichen Anlagen, wie z. B. Sieltoren, vorgenommen habe. Hier seien ähnliche Effekte zu erwarten. Dies könne auch gerne bei der gemeinsamen Besprechung erörtert werden.

TOP 4.5.2 Immissionen

Da zu TOP 4.5.1 kein weiterer Erörterungsbedarf besteht, trägt **Herr Böschen** die wesentlichen Inhalte der Einwendungen und Stellungnahmen zu TOP 4.5.2 vor.

Auch hierzu gibt es keine weiteren Anmerkungen.

Die Verhandlung wird um 13:10 Uhr für eine Mittagspause unterbrochen.

TOP 4.6 Schäden an Grundstücken und Gebäuden

TOP 4.6.1 Schäden an Gebäuden durch Rutschungen und Setzungen

TOP 4.6.2 Schäden durch Zunahme von Überflutungsgefahren und Uferabbrüchen

TOP 4.6.3 Schäden durch zusätzliche Erschütterungen / Vernässung / Sonstiges

Herr Böschen eröffnet die Verhandlung um 14:34 Uhr erneut und erklärt, dass die Unterpunkte des TOP 4.6 zusammen erörtert werden sollten. Er fragt, ob für diesen TOP Erörterungsbedarf besteht.

Herr Biermann (Siedlergemeinschaft Hans-Mayer-Siedlung) wohnt in Geesthacht und gibt an, dass er durch die geplante Fahrrinnenanpassung seine Existenz sowohl gesundheitlich und gebäudetechnisch bedroht sehe.

Die Stadt Hamburg plane nahe seines Wohngebietes eine Kohärenzmaßnahme für die Zuschüttung des Mühlenberger Loches, deren Ziel es sei, den Deich zu öffnen, um das hinterliegende Urstromtal wieder der Tide auszusetzen. Dies gefährde die anliegenden Betriebe und Gebäude. Die Fahrrinnenanpassung würde diese Gefahr noch erheblich potenzieren.

Er führt aus, dass seine Einwendung gegenstandslos wäre, wenn die Kohärenzmaßnahme zum Mühlenberger Loch nicht durchgeführt würde.

Herrn Böschen ist die Kohärenzmaßnahme (Projekt Borghorster Elbwiesen) bekannt und er verweist darauf, dass diese nicht Gegenstand dieses Verfahrens sei. Der TdV könne sich jedoch dazu kurz äußern.

Herr Osterwald erläutert, man gehe davon aus, es gebe keine Wechselwirkungen zwischen dem Projekt Borghorster Elbwiesen und der geplanten Fahrrinnenanpassung. Er begründet dies damit, dass die ausbaubedingten Auswirkungen oberhalb von Hamburg in einem nicht messbaren Bereich lägen.

Herr Biermann entgegnet, dass in dem hydraulisch-geologischen Gutachten des Projektes Borghorster Elbwiesen nur Auswirkungen auf das Grundwasser dargestellt seien, jedoch keine Auswirkungen bei Langzeithochwässern wie zum Beispiel beim Elbehochwasser 2002 oder 2006. Die Fluten würden höher und schneller auflaufen. Es könne doch Wechselwirkungen geben.

Auf die Nachfrage von **Herrn Böschen**, welchen Stand das Verfahren hat, antwortet **Herr Biermann**, dass das geologisch-hydraulische Gutachten vorliege und die ReGe Hamburg, als TdV, das Planfeststellungsverfahren im Juli 2009 beantragen möchte.

Herr Dr. Ruland (IMS, TdV) beschreibt, dass die beiden Projekte sachlich nicht in Zusammenhang stehen. Bis nach Bunthaus bestimme das Binnenhochwasser das Abflussgeschehen. In den Zeiträumen, in denen Grundwasserprobleme aufträten, gebe es keinen Zusammenhang zur Fahrrinnenanpassung, da der Oberwasserabfluss in diesem Fall einen größeren Einfluss habe als das Tidegeschehen. Diese beiden Wirkungen können nicht zusammen auftreten.

Herr Biermann gibt an, dass die Elbe um 500 m weiter nördlich näher an die Wohn-, Gewerbe- und Industriebebauung verlegt werde. Die alten Naturverhältnisse sollen hergestellt werden, doch heute seien diese Flächen bebaut. Er fügt hinzu, dass sich Herr Semrok der ReGe dazu nicht äußere.

Herr Osterwald möchte seinen Kenntnisstand zu dem geplanten Projekt kurz wiedergeben. Demnach sei geplant, mit einem Durchstich an der Elbe 1,26 Mio. m² Fläche

bzw. 0,31 Mio m³ Volumen wieder für die Tidedynamik zur Verfügung zu stellen. Er stellt richtig, dass nicht die Elbe als Flusslauf um 500 m nördlich verlegt werde, jedoch das Wasser weiter nördlich ins Land einlaufen werde.

Er zeigt eine Luftbildaufnahme des Gebietes Borghorster Elbwiesen und **Herr Dr. Ruland** veranschaulicht das geplante Projekt.

Hierzu möchte **Herr Böschen** wissen, ob am Durchstich eine Schleuse gebaut werden würde.

Herr Dr. Ruland verneint und führt aus, es sei ein ständiger Tideeinfluss geplant. Im Übrigen würde die Wirkung dieser Kohärenzmaßnahme dem Projekt der Fahrrinnenanpassung zu Gute kommen, da mehr Flutraum zur Verfügung stünde.

Herr Biermann verweist auf das Bild und verdeutlicht, dass das Projekt Borghorster Elbwiesen eine Wiedervernässung des Urstromtals mit einer Fläche von 82 ha sei. Seine Sorge bestehe darin, dass die Wassermassen bei Hochwasser und Sturmflut schneller auflaufen, jedoch nicht schnell genug wieder ablaufen. Die Bewohner der seit 40 Jahren trockengelegten Flächen der Hans-Mayer-Siedlung in Geesthacht seien durch die Wiedervernässung und Versumpfung gefährdet.

Herr Böschen dankt für die Ausführungen und geht zum nächsten TOP über.

TOP 4.7 Beeinträchtigungen von Infrastruktur- und Versorgungseinrichtungen

TOP 4.7.1 Kreuzungsbauwerke

Herr Böschen fragt um 14:55 Uhr, ob für diesen TOP Erörterungsbedarf bestehe. Es erfolgen keine Wortmeldungen.

TOP 4.7.2 Grundwassernutzung

Herr Böschen fragt, ob für diesen TOP Erörterungsbedarf bestehe. Es erfolgen keine Wortmeldungen.

TOP 4.7.3 Einleitungsbauwerke

Herr Böschen fragt, ob für diesen TOP Erörterungsbedarf bestehe. Dies wird bejaht.

Herr Nüsser befürchtet durch die Wirkung des Strömungsschattens an dem Kühl- und dem Einleitbauwerk des Kernkraftwerkes Brunsbüttel durch zusätzliche Sedimentation einen erhöhten Unterhaltungsaufwand an den beiden Bauwerken.

Herr Osterwald gibt dazu an, dass es in diesem Bereich zu keiner Erhöhung, sondern eher zu einer Schwebstoffabnahme komme, so dass ein erhöhter Unterhaltungsaufwand dadurch nicht zu erwarten sei.

Herr Nüsser konstatiert, er könne dies nicht glauben.

Dazu erläutert **Herr Osterwald**, dass die Bauaktivitäten zur Fahrrinnenanpassung nur örtlich und zeitlich begrenzt seien und daher auf die Unterhaltung keine Auswirkung hätten.

Herr Böschen fragt nach, ob die Belastungen während der Bauphase nicht nur örtlich und zeitlich, sondern auch mengenmäßig quantifiziert werden könnten, um zu zeigen, dass keine Auswirkungen für das Kraftwerk bestünden.

Herr Osterwald führt aus, dass diese Menge nicht genau quantifizieren werden könne, jedoch bei dem Bau der UWA keine Folgen in der Größenordnung zu erwarten seien, dass diese Auswirkungen für das Kraftwerk verursachten.

Herr Hilleringhaus (Bayer AG) erwähnt die bisherigen konstruktiven Gespräche und bittet darum, sofern die Baumaßnahme der Fahrrinnenanpassung durchgeführt würde, die Bauaktivitäten mit ihm abzustimmen. Es erfordere einen gewissen zeitlichen Vorlauf, das Auslaufbauwerk für diesen Fall zeitweise außer Betrieb zu setzen.

Herr Böschen erwidert, dass diese Abstimmung erfolgen müsse und schließt den TOP.

TOP 4.8 Andere Betroffenheiten

TOP 4.8.1 Auswirkungen auf Industrieanlagen und Gewerbebetriebe

Herr Böschen fragt um 15:02 Uhr, ob für diesen TOP Erörterungsbedarf bestehe. Es erfolgen keine Wortmeldungen.

Herr Nüsser erklärt jedoch, auch er möchte an den eben genannten Abstimmungsgesprächen mit der Bayer AG und dem TdV teilnehmen.

Herr Osterwald zeigt sich offen für alle Gespräche und zeigt kurz eine Graphik über die Schwebstoffkonzentrationen und deren Verteilung in dem Bereich des Kraftwerks.

TOP 4.8.2 Tourismus, Freizeit und Erholungsaktivitäten

Herr Böschen fragt, ob für diesen TOP Erörterungsbedarf bestehe. Es erfolgen keine Wortmeldungen.

TOP 4.8.3 Weiteres

Herr Böschen fragt, ob für diesen TOP Erörterungsbedarf bestehe.
Es erfolgen keine Wortmeldungen.

TOP 5 Einwendungen zu umweltrechtlichen Themen**TOP 5.1 Umweltverträglichkeitsstudie****TOP 5.1.1 Methodische Kritik**

Um 15:05 Uhr übergibt **Herr Böschen** die Verhandlungsleitung an **Frau Hansen (PFB)**. Sie fragt, ob für diesen TOP Erörterungsbedarf bestehe.
Es erfolgen keine Wortmeldungen.

TOP 5.1.2 Schutzgüter (Mensch, Tiere, Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima, Landschaft, Kulturgüter, Wechselwirkungen)

Frau Hansen zählt die einzelnen Schutzgüter auf und fragt jeweils, ob für diese Punkte Erörterungsbedarf bestehe.
Es erfolgen jeweils keine Wortmeldungen zu den einzelnen Schutzgütern.

TOP 5.2 Landschaftspflegerischer Begleitplan

Auch zu diesem TOP ergibt sich, mangels Wortmeldung, kein Erörterungsbedarf.

TOP 5.3 FFH-Verträglichkeit**TOP 5.3.1 Gebietsschutz**

Frau Hansen übergibt die Verhandlungsleitung an **Herrn Garrels (PFB)**. Er fragt, ob für diesen TOP Erörterungsbedarf bestehe.
Es erfolgen keine Wortmeldungen.

TOP 5.3.2 Artenschutz

Herr Garrels fragt, ob für diesen TOP Erörterungsbedarf bestehe.
Es erfolgen keine Wortmeldungen.

TOP 6 Sonstiges

Herr Garrels übergibt **Herrn Seidel** um 15:09 Uhr die Verhandlungsleitung. Dieser verweist darauf, dass die Erörterung hiermit noch nicht beendet sei, da morgen noch der TOP 4.2 (Betroffenheiten der Schifffahrt und Fischerei) erörtert werde.

Auf seine Nachfrage, ob es außerdem zum TOP 6 Erörterungsbedarf gebe, gibt es keine Wortmeldungen.

Herr Seidel dankt und schließt die Verhandlung um 15:10 Uhr bis zum nächsten Tag um ca. 10:00 Uhr.

2. Erörterungstag: 9. Juni 2009

Herr Seidel eröffnet um 10:20 Uhr den 2. Erörterungstag und begrüßt die Anwesenden. Da die meisten von diesen am gestrigen Tag nicht zugegen waren, stellt er noch einmal das Podium vor und bittet Herrn Osterwald, die anwesenden Vertreter des Projektbüros vorzustellen.

Herr Seidel weist darauf hin, dass am gestrigen Tag die meisten Tagesordnungspunkte besprochen worden seien. Heute gehe es um die Erörterung des TOP 4.2.

Er fragt, ob irgendjemand etwas gegen die Teilnahme der Presse in Person von Frau Shafy vom Spiegel hätte. Da es keinen Widerspruch seitens der übrigen Teilnehmer gibt, kann sie der Verhandlung beiwohnen.

Herr Seidel stellt den Ablauf des Termins vor. Die eingegangenen Einwendungen und Stellungnahmen würden zuerst zusammengefasst vorgetragen, anschließend werde den Anwesenden die Gelegenheit zu Wortmeldungen gegeben.

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

Anträge seien schriftlich bei der eingerichteten Antragsstelle abzugeben (Fr. Wiebrodt), der/die Antragsteller/in erhalte eine schriftliche Ausfertigung ihres/seines Antrags.

Es werde eine Niederschrift gemäß § 68 Abs. 4 VwVfG angefertigt.

Herr Seidel bittet Herrn RA Prof. Dr. Ewer, noch einmal allgemeine rechtliche Ausführungen zum Erörterungstermin zu machen.

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

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

Aus der allgemeinen Verzichtsmöglichkeit ergebe sich des Weiteren, dass auch kein Recht bzw. Anspruch der einzelnen Teilnehmer auf die Erörterung bestimmter Themen in gewünschter Länge und Tiefe bestehe. Vielmehr sei hier der Erörterungsbedarf maßgebend und daher könne die Erörterung einzelner Themen auch vorzeitig abge-

geschlossen werden. Das heiße nicht, dass die Planfeststellungsbehörde den Themen keine angemessene Bedeutung zusesse, vielmehr gehe es hier um den weiteren Erkenntnisgewinn für die Planfeststellungsbehörde.

Die Redezeit solle max. 15 Minuten betragen. Da die Planfeststellungsbehörde auch im Erörterungstermin in Hamburg zugegen gewesen sei, bestnde eine umfassende Kenntnis über die dort gehaltenen Vorträge. Daher werde darum gebeten, Vorträge aus Hamburg nicht erneut zu halten, sondern einzelne Themen eher zu vertiefen.

Herr RA Günther (RAe Günther pp) erklärt, dass die Anhörung auch dem Untersuchungsgrundsatz diene, und daher sei die Planfeststellungsbehörde auch aufgefordert, Fragen an den TdV zu stellen. Auch für die Einwender sei interessant, welche Fragen sich bisher für die Planfeststellungsbehörde ergeben hätten. Ebenso sei die Stellungnahme des TdV zu den Einwendungen relevant.

Die Fischer seien sachverständige Zeugen, hier seien auch gezielt Fragen an diese zu stellen. Herr RA Günther fragt, ob der TdV bereits eine Vorstellung habe, wie man auf die Fischer und ihre Einwendungen zugehen könne, um die Konflikte zu lösen. Herr RA Prof. Dr. Ewer habe angedeutet, dass es Lösungsmöglichkeiten gebe.

Herr RA Prof. Dr. Ewer antwortet, dass die Planfeststellungsbehörde natürlich auch Fragen habe, dies habe sich auf den bereits durchgeführten Terminen auch gezeigt. Das Verfahren sei keine Formalie. Eine Vertiefung der Einwendungen durch die Einwender selbst verdeutliche aber auch, wo ggf. noch Probleme bestnden, dadurch könnten auch einzelne Aspekte neu akzentuiert werden.

TOP 4.2 Betroffenheiten von Schifffahrt und Fischerei

TOP 4.2.1 Beeinträchtigungen der Fischerei

Herr Seidel trägt die wesentlichen Einwendungen und Stellungnahmen zu TOP 4.2.1 vor. Zuerst zu den Beeinträchtigungen während der Bauphase. Er fragt den TdV, inwieweit es hinsichtlich der Auswirkungen auf die Fischerei relevant sei, ob Sand oder schluffiges Material umgelagert werde und wie beabsichtigt werde, die Beeinträchtigungen während der Bauphase zu minimieren.

Herr Osterwald erklärt dazu, dass in der Außenelbe Material umgelagert werde, das zu 2,1 % aus Feinstmaterialien bestehe. Der Rest sei Sand. Gemäß Gutachten werde sich dieses Material im Wesentlichen auch dort ablagern, wo es umgelagert werde. Eine weitergehende Beeinträchtigung gehe davon nicht aus. Hinsichtlich schadensmindernder Maßnahmen fhrt er aus, dass seit 2005 in Zusammenarbeit mit den Interessenvertretern der Ksten- und Krabbenfischerei eine Gesprächsgruppe aufgebaut worden sei, die den TdV in der Planungsphase begleitet habe. Auch bei der möglichen Ausführungsplanung solle eine Begleitung dahingehend stattfinden, dass die Anregun-

gen und Hinweise der Fischer bei der Ausführung mit einbezogen würden, um etwaige Auswirkungen so weit wie möglich zu berücksichtigen und zu minimieren.

Herr RA Günther fragt, ob aufgrund der Einwendungen der Fischer die Sachverständigen beauftragt worden seien, die Fragen zu beantworten und ggf. das fischereiwirtschaftliche Gutachten anzupassen.

Herr Osterwald antwortet, dass die Einwendungen derzeit bearbeitet würden. Deshalb gebe es noch kein Ergänzungsgutachten und auch keine Stellungnahme des TdVs.

Herr RA Günther bittet um Aushändigung der Stellungnahmen, sobald diese vorliegen.

Herr RA Prof. Dr. Ewer sagt ihm die Übersendung der Stellungnahme zu. Herr RA Günther möge dies bitte noch einmal schriftlich beantragen.

Herr RA Günther erklärt, dass er 3 unterschiedliche Gruppen der Fischer vertrete: zum einen die Fischer aus Niedersachsen, Schleswig-Holstein sowie die Hamen- und Reusenfischer auf der Elbe. Die geplanten Maßnahmen wirkten sich unterschiedlich auf die Fischer aus. Hier müsse genau geschaut werden, welche Auswirkungen auf die jeweiligen Unternehmen zu erwarten seien. Die Fischer würden sich durch eine Vielzahl von unterschiedlichen Maßnahmen einem erheblichen Druck ausgesetzt sehen. So würden sie etwa durch Maßnahmen wie die Errichtung von Windkraftanlagen, Strombaumaßnahmen oder Sandentnahmen beeinträchtigt. Diese Maßnahmen müssten in ihrer Gesamtheit betrachtet werden. Es müssten noch Flächen und Möglichkeiten geben, auf die die Fischer ausweichen könnten. Diese würden sich im Moment aber nicht aufzeigen. Bei dem Projekt sei von einer unkonsolidierten Phase von 6 bis 7 Jahren auszugehen. Die Anpassungsschwierigkeiten für die Fischer seien groß. Bei der letzten Vertiefung sei ausdrücklich vereinbart worden, dass die Leistungsfähigkeit der Fischerei erhalten bleiben und gestärkt werden solle. Man habe in den Einwendungen sehr konkret argumentiert. Die einzelnen Betriebe müssten existenzfähig bleiben.

Herr Osterwald erwidert, dass man in einem umfangreichen fischereiwirtschaftlichen Gutachten mögliche Beeinträchtigungen der Fischerei untersucht und beurteilt habe.

Herr RA Prof. Dr. Ewer fragt beim TdV nach, ob die Einschätzung der Einwender hinsichtlich der fehlenden Ausweichflächen geteilt werde.

Herr Osterwald erklärt, dass dies vom TdV wenig beurteilt werden könne, da er die gesamtfishereilichen Kenntnisse nicht besitze. Im Gutachten für die Auswirkungen der Fahrrinnenanpassung sei die Aussage und Bewertung getroffen worden, dass es für diese befristete Belastung keine örtlichen Ausweichplätze gebe. Dies sei Grundlage der Bewertung der Beeinträchtigung gewesen, aber nur für den Wirkungsraum der Fahrrinnenanpassung.

Herr RA Günther erklärt, im Bereich des Küstenmeeres und der Elbe werde dort gefischt, wo es wirtschaftlich sei. Die Flotten verteilten sich auf die Fangmöglichkeiten, die es im Küstenmeer gebe. Wenn davon bestimmte Bereiche durch das Vorhaben nunmehr ausgenommen würden, dann würden Ersatzbereiche fehlen. Welche Lösung werde in Erwägung gezogen, wenn während der Bauphase für 21 Monate ein Betrieb seine Fangplätze nicht mehr aufsuchen könne und andere Fangplätze besetzt seien?

Herr RA Dr. Reidt (TdV) antwortet darauf, im fischereiwirtschaftlichen Gutachten sei dargestellt worden, dass es in bestimmten Bereichen zu Umsatzeinbußen kommen könne. Der TdV vertritt die Auffassung, dass diese Auswirkungen zumutbar seien. Dies müsse aber letztlich die Planfeststellungsbehörde beurteilen. Wenn es uneingeschränkte Ausweichmöglichkeiten gäbe, hätte man auch keine Gewinneinbußen angenommen.

Herr RA Prof. Dr. Ewer fragt nach, ob der TdV davon ausgehe, dass die Auswirkungen nicht ausgleichspflichtig seien, also ohne Ausgleich zu dulden seien.

Herr RA Dr. Reidt stimmt dem zu. Fischerei sei in diesem Bereich Ausübung des Gemeingebrauchs. Die Gewässer könnten weiter in Anspruch genommen werden. Der TdV habe keine Gewährleistungsverpflichtung dahingehend, dass Fischgründe mit einem bestimmten Fischreichtum und bestimmten Fangquoten bzw. Fangerwartungen zur Verfügung stünden.

Herr RA Günther erklärt, dass dieser Konflikt abwägungsrelevant sei. Das Erhaltungsinteresse der Fischerei müsse dem Bedarf an der Elbvertiefung gegenübergestellt werden, insbesondere letzterer sei fraglich, da im Moment nur einige wenige Reeder mit dem Vorhaben gefördert würden. Auch den Fischern stehe eine gewisse Planungssicherheit zu. Dazu habe man im Rahmen der letzten Vertiefung eine Grundlage - eine entsprechende Vereinbarung - geschaffen. Darüber dürfe nicht hinweggegangen werden. Das fischereiwirtschaftliche Gutachten sei sehr oberflächlich. Der Deckungsbeitrag, den die Betriebe erwirtschaften müssten, sei von den Ergebnissen abhängig, die man dort erziele. Dort gebe es eine gewisse Labilität, da die fischereilichen Möglichkeiten von natürlichen oder Konkurrenzverhältnissen abhängig seien. Dies könne bedeuten, dass bei einer Umsatzeinbuße von nur 5%, die Betriebe in die Existenzgefährdung rutschten. Hier habe die Rechtsprechung gesagt, dass dies nicht einfach hinzunehmen und nicht zumutbar sei. Im Fall der Existenzgefährdung bei allen drei Flotten werde in deren Rechte eingegriffen. Dies habe man für Konflikte auf Hoher See vor dem BVerwG durchgesetzt, umso mehr gelte dies für das Küstenmeer.

Herr RA Dr. Reidt erwidert darauf, dass die Vereinbarung eine weitere Vertiefung nicht ausschliesse. Sie gebiete nur die Belange der Fischerei zu berücksichtigen, also in die Abwägung mit einzustellen. Allein durch die Einholung des fischereiwirtschaftlichen Gutachtens zeige sich, dass die Belange der Fischerei bei der Planung mit eingestellt

worden seien. Der TdV halte die Auswirkungen für zumutbar, nun habe die Planfeststellungsbehörde dies zu bewerten.

Herr RA Günther bittet darum, die einzelnen Maßnahmen, wie z. B. die UWA Medemrinne Ost, und deren Auswirkungen auf die Fischerei noch einmal vorzustellen.

Herr Osterwald erläutert zur UWA Medemrinne Ost, dass dort eine Anhebung durch einen Schüttsteinwall auf einer Sinkstückmatte erfolgen solle. Dies solle angepasst an das Muldenprofil der Medemrinne selbst geschehen in einer Tiefe von NN -6 m. Im Schutze dieses Steindamms werde dann das Baggergut eingebracht. Die Oberfläche der erhöhten Sohle solle mit einem Korngemisch abgedeckt werden, um die Dauerhaftigkeit der Maßnahme zu gewährleisten. Die Errichtungsdauer sei auf 3 Monate veranschlagt. Die eingebrachten Steine hätten voraussichtlich eine Größe von 10 - 15 cm. Hier bestehe keine Gefahr der Verdriftung.

Herr RA Günther wendet ein, dass bei Sylt von Greenpeace Steine mit einer Abmessung von 1 m³ eingebracht worden seien, welche verdriftet seien. Daher sei fraglich, dass die Steine mit einer Größe von 10-15 cm nicht verdriften würden. Er gehe vielmehr vom Gegenteil aus. Sie würden verdriften und die Fischer mit ihren Schleppnetzen beeinträchtigen, da diese auf einen glatten Untergrund angewiesen seien.

Herr Osterwald erwidert, dass er die Bedingungen vor Sylt nicht kenne, nach seinen Erfahrungen in der Elbe aber sei nicht mit einem Verdriften zu rechnen.

Herr Steinmacher (Fischereiverein Friedrichskoog) wendet ein, dass in den Gutachten nicht erklärt werde, nach welchen Verfahren der Sand letztlich eingespült werde.

Herr Osterwald antwortet, dass das erst in der Ausführungsplanung bestimmt werde. Es würde sich nach dem aktuellen Stand der Technik bei der Ausschreibung richten. Daher gebe es dazu noch keine Unterlagen, diese würden erst nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses erstellt.

Herr RA Prof. Dr. Ewer fragt, ob der TdV bereit sei, verbindlich zu erklären, sich für die Ausführung zu entscheiden, die die höchste Gewähr für den Verbleib des Materials biete.

Herr Osterwald bejaht dies. Gemäß der Vereinbarung mit den Fischern sei geplant auch bei der Ausführungsplanung eine Begleitung durch fischereiliche Experten zur Optimierung des Bauverfahrens zu gewährleisten.

Herr Voss (Fischereiverein Friedrichskoog) fragt, ob die Steine auch bei Eisgang liegen blieben.

Herr Osterwald antwortet darauf, dass der Initialsteinschüttdamm in einer Tiefe von NN -6 m errichtet werde und daher auch bei Eisgang Bestand habe. Nach den bisherigen Berechnungen sei dort unter Wasser nicht mit Eisdruck zu rechnen. Hinsichtlich eines optimierten Bauablaufes sei geplant, nach Errichtung des Steinschüttdammes, sehr schnell mit der Einbringung des Ausbaubaggergutes zu beginnen.

Herr Bußmann (LV Krabbenfischer SH) zieht in Zweifel, dass die Materialien lagestabil seien. Die Fischerei wünscht sich, dass die Gestaltung der UWA so, dass die Flächen später wieder befischbar seien. Hierfür sei ein sandiger Boden zu bevorzugen, damit sich Krabben wieder ansiedeln könnten. Dies könnte bei nicht geschehen. Man solle einen Kompromiss finden und prüfen, inwieweit dort auch sandiges Material zur Abdeckung ausreichen würde.

Herr Osterwald erklärt dazu, dass man seit 2005 im guten Kontakt sei. Man habe versucht, die Hinweise von Herrn Bußmann so weit wie möglich zu berücksichtigen und die bestmögliche Lösung auch für die Belange der Fischerei zu finden. Daher verfolge man das Ziel, lediglich eine Teilabdeckung vorzunehmen.

Herr RA Günther fragt, welche Steinmenge eingebracht werden solle.

Herr Osterwald erwidert, dass maximale 30 % der Fläche mit einer Höhe von 50 cm abgedeckt werden sollen.

Der Steinschüttdamm werde erst in der Ausführungsplanung exakt geplant. Erst dann werde die genaue Menge ermittelt, da sich die Ausbautopographie noch verändere.

Herr RA Günther fragt noch einmal nach, ob die Quantität nicht angegeben werden könne.

Herr Osterwald erläutere, dass die konkreten Mengen im Moment nicht exakt angegeben werden könnten.

Herr RA Günther möchte wissen, ob der TdV bereit wäre, verdriftete Steine wieder zu beseitigen. Diese Zusicherung dürfte für den TdV kein Problem darstellen, da er überzeugt sei, dass Steine lagestabil eingebracht würden. Er verweist auf § 75 Abs. 2 S. 2 VwVfG.

Herr Osterwald erklärt dazu, sollten im Rahmen der Herstellung der UWA Medemrinne Einzelhemmnisse entstehen, würden diese wieder beseitigt.

Herr RA Prof. Dr. Ewer fragt vor dem Hintergrund, dass von Seiten der Fischerei eine Verdriftung des eingebrachten Materials befürchtet werde, ob man alternativ geprüft habe, ob bei größeren Steinen die Gefahr der Verdriftung geringer sei.

Herr Osterwald antwortet, dass dies relevant und untersucht worden sei. Die Steine würden so gewählt, dass sie lagestabil seien.

Herr RA Günther möchte wissen, ob es dazu ein unabhängiges technisches Gutachten gebe.

Herr Osterwald erklärt, es gebe bisher ingenieurtechnische Berechnungen, die bei der Ausführung noch einmal konkretisiert würden.

Herr RA Günther wendet ein, dass dieser Konflikt vor dem Planfeststellungsbeschluss gelöst werden müsse, da dies u. U. ein Anfechtungsgrund sein könne.

Herr Seidel erklärt, dass dies ggf. durch Schutzauflagen sichergestellt werden könne und die UWA nur unter bestimmten Bedingungen gebaut werden dürfe.

Herr RA Günther erklärt, dass des Weiteren für die Fischer von Interesse sei, nach Stabilisierung der Maßnahme vor Ort wieder fischen zu können. Er fragt, inwieweit es gewährleistet sei, dass in diesem Bereich später wieder eine Grundscheppnetzfisherei möglich sei.

Herr Osterwald äußert, man habe sich mit den Fischern verständigt und versuche, ihre Belange so weit es gehe zu berücksichtigen; d.h. an Stellen, an denen es möglich sei, auf Abdeckungen zu verzichten. Zunächst werde man einen Bereich von 190 ha vorplanen. Dieser werde ggf. im Rahmen der gemeinschaftlichen Bemühungen noch verkleinert, um die größtmögliche Fläche für zukünftige fischereiliche Belange zu erhalten.

Herr Steinmacher wendet ein, dass ggf. beim Bau der UWA Medemrinne eine Nachbesserung bzw. Umplanung erforderlich sein könnte. Er fragt, ob diese ohne Weiteres vorgenommen werden könnte oder neu beantragt werden müsste. Man unternehme alle 6 Wochen eine Befliegung in dem Gebiet, dabei habe man festgestellt, dass sich die Verhältnisse seit Antragstellung verändert hätten. Die technische Aussage müsste hier nachgebessert und angepasst werden. Er befürchtet, dass das Bauwerk etwas größer ausgelegt werden müsse als geplant. Die Medemrinne verlagere sich derzeit nach Norden. Sie bilde fast einen Winkel von 90°. Man habe mittlerweile eine Stromtrennung vorne an der Elbe, die im Fahrwasser bleibe, aber gleichzeitig auch etwas weniger in die Medemrinne hinein gehe. Er fragt, inwieweit der geplante Höhenlevel gehalten werden könne.

Herr Osterwald antwortet, er habe Herrn Steinmacher so verstanden, dass es ihm um die Nachhaltigkeit der UWA und um die Flächenbefestigung gehe. Die UWA wirke im Wesentlichen durch die Einschnürung des Elbequerschnittes, so dass nur in einem sehr kleinen Bereich die vorgegebene Bauhöhe erhalten werden müsse, um die Nachhaltigkeit der Wirkung zu gewährleisten. Dies solle in Abwägung mit den fischereilichen

Belangen erfolgen, so dass die größten Bereiche der UWA möglichst mit dem Ausbausand so hergestellt werden könnten, dass dann strömungsmodelliert dort auch Bewegungen stattfinden könnten. So wie heute auch in der Medemrinne strömungsmodelliert riesige Mengen von Sediment gelöst und sich dann zur tiefen Rinne vor Cuxhaven hin bewegen würden. Dieser Prozess solle durch die Maßnahme abgemildert werden. Man werde erst dann nachpflegen, wenn es im Sinne der gesamten Maßnahme für erforderlich gehalten werde, die Höhe wieder herzustellen. Der Erhalt der Höhe müsse nur in einem Teilbereich gewährleistet werden, daher auch die Annahme von maximal 30 % Abdeckung. Dies könne man im Betrieb dann auch minimieren und entsprechend durch Unterhaltungsbaggerungen bedarfsweise wiederbefüllen.

Herr Hinners (Vertreter der Interessengemeinschaft der Elbe-Weser Fischer) erklärt, hinsichtlich der Maßnahme Medemsand habe man mit den Fischern keine Einigung erzielt. Hier sei keine Absegnung durch die Fischer erfolgt.

Herr Osterwald äußert dazu, dass man sich die Betroffenen angehört und geschaut habe, wie man gemeinsam am besten die gegenseitigen Belange zusammenführen könne. Man sei konstruktiv im Sinne der beidseitigen Interessenwahrung vorgegangen.

Herr RA Prof. Dr. Ewer fragt, ob es die Möglichkeit gebe, an bestimmten Fronten Verfahrensvereinbarungen zu treffen bzw. eine Konsenslösung zu finden. Könne der TdV nicht etwas mehr machen, um Sicherheit zu schaffen?

Herr Osterwald antwortet, dass dies im Rahmen der Ausführungsplanung zu beantworten sei, daher sollten die Gespräche dort fortgesetzt werden.

Herr Steinmacher fragt, ob bei der Bauphase die baubedingten biologischen Beeinträchtigungen mit berücksichtigt worden seien. Er habe sich für den Bereich Elbe-km 689 bis 734 damit eingehender befasst.

Er verweist auf eine Drucksache (15626/ 15468) des Landtages Schleswig-Holstein. Darin gehe man davon aus, dass wenn man ein Kabel für einen Offshorepark in die Erde einbringe, von einer längerfristigen biologischen Beeinträchtigung des Benthos und der Fische auszugehen sei. Es sei darin nichts darüber geäußert, dass nach 4 Jahren alles wieder hergestellt und regeneriert sei. Er sei der Meinung, dass dies nicht mit den Äußerungen in den Planunterlagen übereinstimme. Die Drucksache sei ebenso wie die Gutachten 2003 erstellt worden.

Herr Oellerich erwidert, dass er die Drucksache und das Vorhaben, worauf sie sich beziehe nicht kenne. Der Bereich würde im Ist-Zustand einer hohen Dynamik unterliegen. Es gebe eine ganze Reihe von Untersuchungen darüber, wie sich die Organismen nach so einem Eingriff verhielten. Es gebe die Beweissicherung, die nach der letzten Fahrrinnenanpassung durchgeführt worden sei, die im Wesentlichen auch bestätigt

habe, dass nach relativ kurzer Zeit - spätestens nach 3 Jahren- hier wieder eine gleichwertige Biozönose ansiedeln werde.

Die Stromkabel zu Offshore-Windparks führten durch Wattenmeerbereiche, die vermutlich durch eine ganz andere Entwicklung gekennzeichnet würden, insbesondere bei feinkörnigen Böden.

Herr Steinmacher erklärt, dass er die Unterlagen gerne zur Verfügung stelle.

Herr Voss wendet ein, dass insgesamt 38,5 Mio. m³ Baggergut anfallen würden. Davon würden 25 % vertreiben. Er fragt, ob die Verdriftung und Eintreibung dieses Materials in den Friedrichskooger Hafen ausgeschlossen werden könne.

Herr Osterwald erwidert, dass die Angabe von 25 % pauschal nicht korrekt sei. Man habe bei der Planung untersucht, inwieweit und wo mit Verdriftungen zu rechnen sei. Danach seien signifikante Verdriftungen aus der Maßnahme nicht zu befürchten. Die Größenordnung werde in einem Bereich liegen, dass eine signifikante Verschlechterung der Gebiete nicht zu erwarten sei. Durch entsprechende Einbautechniken werde sichergestellt, dass signifikante, d. h. mess- und beobachtbare Verdriftungen nicht stattfinden könnten.

Herr Bönisch fragt, ob auch berücksichtigt worden sei, wie sich diesbezüglich Sturmperioden auswirken würden.

Herr Osterwald bejaht dies. Auch heute gebe es schon Sturmflutperioden bei niedrigen Wasserständen, bei denen hohe morphologische Aktivitäten in der Außenelbe zu beobachten seien. Diesbezüglich würden ebenso die Aussagen gelten, die er zum Vorhaben gemacht habe.

Herr Steinmacher erklärt, dass er hinsichtlich des Sandvertriebs von 25 % eigene Untersuchungen vorgenommen habe. Er habe beim Bagger Nordsee mit Datenschreibern aufgezeichnet, was bei einem normalen Umlagerungsvorgang vertreibe und liegen bleibe. Man habe draußen am Bagger bzw. an den Gebieten wo der Sand antreibe Proben genommen und habe diese besieben lassen. Es sei eine oberflächliche Siebung und Kontrollsiebung vorgenommen worden. Dann sei eine Siebung des Materials im Friedrichskooger Hafen durchgeführt worden. Das dabei gewonnene Material decke sich mit dem aus der Unterhaltungsbaggerei verbrachten Material. Man habe angeboten eine Befliegung zu machen und dies vor Ort in Augenschein zu nehmen. Es sei feststellbar, dass sich in den letzten 6-7 Monaten enorme Veränderungen ergeben hätten. Man müsse untersuchen, warum diese Veränderungen stattfänden. Ziel sei, dass das Material fest liegen bleibe.

Herr Seidel fragt nach, ob dies regelmäßig durch Befliegungen kontrolliert werde.

Herr Steinmacher ergänzt, dass die Bagger und auch Fischkutter über das AIS-System kontrolliert würden. Es werde geprüft in welcher Form das Material verbracht werde, ob sie eine Acht fahren oder etwa ein Rechteck bilden würden. Er war persönlich draußen mit seinem Boot, welches er mit den alt hergebrachten Datenschreibern ausgestattet habe, und habe sich bei etlichen Verklappungen zwei Stunden nach Niedrigwasser angesehen, wo das Material hintreibe. Dies sei dokumentiert worden und in den Unterlagen enthalten. Wenn das Material in diesem Sinne vertreibe, sei dies nicht akzeptabel.

Herr Osterwald antwortet, dass der Fachgutachter dies im Modell untersucht habe. Im Ergebnis würde der Großteil des Materials auf den Umlagerungsstellen verbleiben. Es komme zu keiner mess- und beobachtbaren Verdriftung in den Friedrichskooger Hafen.

Herr Bußmann erklärt, dass die 25 % nicht aus der Luft gegriffen seien. In einem der Arbeitskreise sei die Zahl so durch den TdV bestätigt worden. Es sei geplant die UWA Medemrinne mittels eines Monitorings zu überwachen und ggf. wieder aufzufüllen. Anscheinend sei damit eine neue Dauerklappstelle geplant. Es stelle sich die Frage, wo sich das verdriftet Material ablagern werde. Er frage, warum man keine Kennzeichnung des Materials vornehme. Dies wäre ein vernünftiges Monitoring.

Herr Osterwald erwidert, dass mit der UWA Medemrinne keine Dauerklappstelle eingerichtet werden solle. Im Interesse der Fischerei seien sandige Materialien, kiesigen Materialien vorzuziehen. Es müsse abgewogen werden, was besser sei.

Man habe auch die Aufgabe gehabt, Veränderungen im Außenelbegebiet entgegenzuwirken. Schon vor Antragstellung habe man Strombaumaßnahmen geprüft, die hilfreich sein könnten, die Entwicklung stabiler Zustände in der Außenelbe zu unterstützen. In diesem Zusammenhang habe man das Strombaukonzept entwickelt. Die 25 % seien die Worst-Case-Angabe für das Umlagerungsbaggergut im schluffigen Bereich gewesen. Sie würden nicht allgemein gelten.

Es sei auch ein Tracern des Umlagerungsmaterials geprüft worden. Eine solche Maßnahme sei aber sehr aufwendig. Als einziges Kennzeichnungsmittel würde Silber in Frage kommen. Dies sei mit hohen Kosten verbunden. Des Weiteren stelle sich die Frage, wie man dies technisch umsetzen könne. Der nunmehr eingeschlagene Weg werde vom TdV bevorzugt. Dazu könnte aber auch noch einmal Herr Dr. Heyer ausführen.

Herr Dr. Heyer möchte die Frage aufgreifen, woher das Sediment komme und eine Möglichkeit aufzeigen, um die Sedimentverdriftungen nachverfolgen zu können.

Er stellt auf Folien die Tiefenänderungen für 3 Zeitspannen - 1992-2002, 1997-2002, 2000-2003 - dar. Die Angaben würden auf flächendeckenden Messungen beruhen. Im Bereich Medemrinne West seien erheblich Erosionen zu verzeichnen, aber auch im Bereich Klotzenloch sei es zu Rinnenumlagerungen gekommen. Außerdem habe es erhebliche Sedimentaufräge auf das Wattgebiet gegeben. Es handele sich hier um ein System, in dem viel Sediment auch durch Rinnendynamik gelöst und in das Transport-

geschehen eingemischt und umgelagert werde. Letztlich lagere es sich dort ab, wo die Strömungsbelastung bzw. die Seegangsbelastung nicht so groß sei.

Er führt weiter zu suspendierten Sedimentmengen an der Wasseroberfläche aus. Insbesondere im Elbemündungsgebiet würden die höchsten Konzentrationen auftreten.

Auch würde der Seegang viel Material aufwirbeln, das durch die Strömung wieder verdrifte.

Man könne Satellitenszenen so auswerten, dass man die Suspensionsfracht, also die Fracht an der Oberfläche, hinsichtlich g/m^3 nach verfolgen könne.

Er empfiehlt, wenn der TdV nun sein Material umlagern werde, per Satellit zu überprüfen, ob man diese Umlagerung in einer Erhöhung der Suspensionskonzentration nachvollziehen könne.

Herr Dr. Heyer führt weiter anhand von Folien zu den Sedimentströmen aus.

Herr Steinmacher wendet ein, dass aktuelle Strömungsmodelle des BSH zeigen würden, dass sich die Strömungsrichtungen geändert hätten. Das Watt werde von der Elbe nach Norden hin höher. Die Untersuchungen des BSH seien sehr genau. Die Modelle der BAW seien dagegen von 2002.

Herr Dr. Heyer erklärt, dass sich die Genauigkeit der Untersuchungen nicht vergleichen lasse. Die Modelle des BSH würden einen anderen Zweck verfolgen. Dass bestimmte Strömungsrichtungen sich geändert hätten, sei bekannt, daher habe man bereits die Auflage von der Anhörungsbehörde erhalten, für das Jahr 2006 noch einmal Modellberechnungen vorzunehmen. Es werde nachgerechnet, ob die Prognosen noch stimmen würden. Noch vor Jahresende werde man mit neuen Berechnungen rechnen können.

Herr Seidel fragt, ob es weitere Wortmeldungen gebe.

Herr RA Günther erklärt, dass das Modell und das Vorhaben sehr „charmant“ dargestellt worden seien. Im Elbmündungsbereich habe man eine sehr dynamische Morphologie, die bei Eingriffen auch auf andere Bereiche verlagert werden könnte. Er fragt, wenn die Planung wie beabsichtigt umgesetzt werde, ob dann ausgeschlossen werden könne, dass sich die Medemrinne einen anderen Weg sucht. Möglicherweise könnte die UWA auch ein Hindernis darstellen, das umgangen werde.

Herr Dr. Heyer erwidert, dass diese Frage in den Modellen berücksichtigt worden sei. Auch unter Berücksichtigung der Historie der Rinne könne man ausschließen, dass sich eine neue Rinne bilden werde. In den nächsten dreißig Jahren werde sich die Rinne vollständig mit dem Klotzenloch verbunden haben. Die Rinne werde weiter nach Norden abwandern. Irgendwann werde sie überhaupt nicht mehr existieren, sondern eine breite Fahrrinne mit ausgedehntem Wattsockel entstehen. Die UWA werde eingesandet und überlagert. Wenn man keine weiteren Maßnahmen ergreifen würde, würde es wieder eine Mittelgrundbildung geben, verbunden mit der Entwicklung einer neuen Rinne. Hier empfehle er, einer solchen Rinnenbildung durch Strombaumaßnahmen

entgegenzuwirken. Wenn man in Neufeld keinen Spülbetrieb durchführen würde, wäre der Hafen schon versandet.

Herr Rave (SBC Friedrichskoog) wendet hinsichtlich des Sportboothafens Friedrichskoog ein, dass dort auch für die Freizeitschiffer die Verdriftung relevant sei. Man schließe sich dem Vorbringen der Berufsfischer an. Er sehe es auch so, dass eine Verdriftung des Materials aus dem Bereich Neuer Luechtergrund erfolgen werde. Größere Freizeitschiffe könnten dann den Hafen Friedrichskoog nicht mehr anlaufen. Bei den kleineren Schiffen würde eine höhere Manövrierfähigkeit erforderlich.

Herr Steinmacher erklärt, wenn der Neufelder Leitdamm nicht da wäre, schon sehr viel Vorland weggebrochen wäre. Er fragt, ob es Unterlagen gebe, warum der Leitdamm errichtet worden sei. Die Neufelder Rinne sei ehemals zugespült worden. Diese könne aber wieder aufreißen, wenn die UWA Medemrinne errichtet werde.

Herr Dr. Heyer erklärt, dass es im Bereich des Mündungstrichters Gebiete gebe, in denen nur Flutstrom herrsche. Der Leitdamm Hermannshof sei auch errichtet worden, um den Eintrieb zu begrenzen. Die Annahme, dass die Neufelder Rinne wieder aktiviert werde, könne er nicht teilen.

Herr RA Günther wendet ein, dass sich die Probleme der Fischerei auch durch andere Maßnahmen ergeben würden. Er bittet Herrn Bußmann dazu vorzutragen.

Herr Bußmann erklärt, dass für die Fischerei nur der Bereich der 20 Seemeilen vom Wattenmeer bis Helgoland geeignet wäre. Hier stehe man in Konkurrenz auch mit ausländischen Fischereibetrieben. Des Weiteren würden konkurrierende Nutzungen die Belange der Fischerei beeinträchtigen. Bei dem gesamten Bereich handele es sich um Natura-2000-Gebiete, die evtl. noch mit weiteren Auflagen versehen werden. Auch hinsichtlich der Nationalparke Schleswig-Holsteinisches und Niedersächsisches Wattenmeer sei mit Beeinträchtigungen zu rechnen, z. B. Nullnutzungszonen. Weitere Einschränkungen würden sich aufgrund von Muschelkulturzonen, Projekten zur Sandgewinnung und Kiesentnahmen, etwa Feld BSK 1, militärische Einschränkungen, Umlagerung aus dem Hamburger Hafen, Schifffahrtsrouten und Kabeltrassen ergeben, die die Fanggebiete immer weiter beschneiden würden.

Natürlich sei auch jetzt schon viel Sediment in Bewegung. Die Vertiefung würde aber auf einen Schlag zu einem gesteigerten Sedimenteintrag und einer hohen Verdriftung führen.

Herr RA Prof. Dr. Ewer schlägt vor, zu den dauerhaften Auswirkungen überzugehen, womit alle einverstanden sind.

Herr Seidel trägt die eingegangenen Einwendungen und Stellungnahmen dazu vor und eröffnet die Diskussion zu den dauerhaften Beeinträchtigungen der Fischerei.

Herr RA Günther erklärt, dass man auch hier gerne Antworten auf die vorgetragenen Einwendungen hätte.

Ein weiteres Problem seien die Folgemaßnahmen in Form von geänderten Tonnenverlegungen sowie die Bekanntmachungen der WSD Nord hinsichtlich bestimmter Fischfangrestriktionen, um Konflikte mit der durchgehenden Schifffahrt zu vermeiden. Es seien Konfliktlagen zwischen Großschifffahrt und Fischerei sowie Sportbootschifffahrt zu bewältigen. Er fragt, ob es schon den Entwurf eines Tonnenplanes oder entsprechender Bekanntmachungen gebe. Von Interesse sei, ob diese Thematik bereits mit dem Planfeststellungsbeschluss oder erst im Nachgang dazu geregelt werde. Er verweist darauf, dass es im Verkehrsbereich „Straße“ anerkannt sei, den Beschilderungsplan (z. B. Geschwindigkeitsbeschränkungen) von vornherein mit planfestzustellen.

Herr Seidel fragt ergänzend den TdV, inwieweit diese Thematik im Rahmen der Jahresgespräche mit den Fischern diskutiert worden sei.

Herr Osterwald erwidert, dass dieser Themenkomplex bereits auf dem Erörterungstermin in Hamburg diskutiert worden sei. Wenn es zu einer Umsetzung des Vorhabens komme, sei eine Tonnenverlegung in bestimmten Bereichen zwingend, z. B. im Bereich der Begegnungstrecke habe man dann eine Verbreiterung, an die die Tonnen angepasst werden würden. Vom WSA Hamburg und von der HPA (Oberhafenamt) müsste ein entsprechender Tonnenplan entwickelt werden, ebenso gelte dies für den folgenden Streckenabschnitt bis Glückstadt, wo die Fahrrinne um 20 m verbreitert werde. Hierzu habe es bereits Gespräche mit den Lotsen und Fischern gegeben. Im Bereich der Verbreiterung werde es nur zu geringen Veränderungen kommen. Das Fahrwasser werde insgesamt nicht zwangsläufig breiter werden. Es gebe auch Bereiche, in denen aufgrund der vorhandenen Wassertiefen die Tonnen zur Fahrrinne hin verlegt werden könnten, diese Bereiche seien allerdings klein. Am 13.09.2005 habe man mit Herrn Zeeck (Sprecher der Hamenfischer) gesprochen. Aufgrund damaliger Kenntnisse sei dabei, bis auf eine einzige Tonne, Einigkeit erzielt worden. Bzgl. des Bereiches Glückstadt bis zur See werde keine Tonnenverlegung erforderlich. Hierzu sei auch in den Jahresgesprächen der jeweilige aktuelle Stand diskutiert worden. Es gebe keine Differenzen. Die Tonnenlage werde so gewählt, dass nautische und fischereiwirtschaftliche Belange bestmöglich berücksichtigt würden. Auch in die Ausführungsplanung würden diese Aspekte miteingestellt.

Herr RA Günther wendet ein, dass die Tonnen nur Hinweiszeichen seien. Es sei geplant, von der bisherigen Praxis der Tonnenplatzierung an der Acht-Meter-Linie abzuweichen und ein neues Konzept zu entwickeln. Die Tonnen sollten zukünftig in einem festen Abstand von der Fahrinnengrenze verlegt werden. Die Veränderung des Konzeptes sei aufklärungsbedürftig. Bereits jetzt stünden nur noch begrenzte Fangflächen zur Verfügung, auch auf den Reeden sei die Fischerei verboten. Da die Fischfangverbote teilweise an die Tonnen angeknüpft seien, würden durch deren Verlegung Fangflächen verloren gehen, daher sei das Tonnenkonzept zu berücksichtigen. Dies sei

nicht hinreichend geschehen, die Tonnenverlegung müsste als Folgemaßnahme in der Planfeststellungsentscheidung berücksichtigt werden.

Herr Seidel fragt nach, wo die relevanten Fischvorkommen zu finden seien.

Herr RA Günther erläutert, dass sich bestimmte Fischarten an der Fahrinnenkante bündeln würden. Selbst wenn keine formellen Fischfangverbote ausgesprochen würden, könnten die Fanggebiete sich dadurch faktisch verkleinern, dass die Fischerei sich aus Sicherheitsgründen von dem Fahrinnenrand zurückziehen müsse.

Herr RA Prof. Dr. Ewer fragt Herrn RA Günther, ob dies seiner Meinung nach eine Folgemaßnahme sei, die bereits im Planfeststellungsbeschluss entschieden werde müsse, oder ob es nicht vielmehr eine später, von der zuständigen Verwaltung im Wege der Allgemeinverfügung, zu treffende Entscheidung sei.

Herr RA Günther erklärt, dass der Tonnenplan eine zwangsläufige Folge der Ausbaumaßnahme sei. Wenn eine Auswirkung für Drittbetroffene habe, sei diese Folge auch Gegenstand der Planfeststellung. Er verweist auf die Autobahnplanung Lübeck, dort seien ebenfalls Geschwindigkeitsbegrenzungen im Planfeststellungsbeschluss festgelegt worden. Die Anordnung von verkehrsbeschränkenden Maßnahmen könne im Zusammenhang mit dem Ausbau stehen.

Herr RA Prof. Dr. Ewer fragt noch einmal nach, ob man dies im Hinblick auf das Konfliktbewältigungsgebot schon im Planfeststellungsbeschluss berücksichtigen müsse oder ob dies auch im Nachgang bei der Ausführungsplanung geprüft werden und geklärt werden könne.

Herr RA Günther erwidert, dass sich aus dem Beschluss Zwangsläufigkeiten für die Anlegung der Tonnen ergeben könnten. Daher habe man ein Interesse daran, frühzeitig darüber Kenntnis zu erlangen.

Herr Osterwald erklärt, dass es auch Ziel des TdV sei, die Betroffenen so früh und umfassend wie möglich zu informieren. Man habe einen bestehenden Tonnenplan. Es stimme, dass unabhängig von der Vertiefung eine Optimierung des Tonnenkonzeptes geplant sei. Dies sei bei der Planung berücksichtigt und das Grundkonzept in den Planfeststellungsunterlagen B.2 S. 67 dargestellt worden. Ausbaubedingt gebe es nur in der Begegnungsstrecke ein Tonnenverlegungserfordernis. Auf der restlichen Strecke bis Glückstadt würde die Fläche des Fahrwassers trotz eventueller Tonnenverlegung nicht vergrößert, d. h. es gebe keinen Flächenverlust für die Fischerei.

Herr Hinners wendet ein, dass zu wenig auf die Strömungsgeschwindigkeiten eingegangen worden sei. Diese würden konsequent zunehmen. Während in der Vergangenheit Schleppgeschwindigkeiten von 2,8 Knoten üblich gewesen seien, müsse man nunmehr mit 3,5 Knoten, teilweise bis 4,2 Knoten, rechnen. Es werde auch im Fahr-

wasser gefischt. Hier befürchte man weitere schiffahrtspolizeiliche Maßnahmen, die die Fischerei letztlich nicht mehr zulassen würden. An den Kanten sei ständig Sediment in Bewegung, dadurch würden die Bedingungen für die Fischerei dort immer schlechter. Die für die Fischerei insbesondere als Rückzugsgebiete relevanten Bereiche wie Medemrinne, Kratzsand, Vogelsand etc. würden immer kleiner. Dies sei nicht berücksichtigt worden.

Herr Seidel fragt, ob eine Zunahme der Schiffsgrößen, wie sie durch das Vorhaben beabsichtigt sei, sich nicht auch darin niederschlagen könne, dass die Schiffsanzahl kleiner werde. Herr RA Prof. Dr. Ewer präzisiert die Frage dahingehend, dass die offenbar erwarteten Fischereiverbote nach § 38 Seeschiffahrtstraßenordnung evtl. nicht angeordnet werden müssten, wenn die Schiffszahl insgesamt nicht ansteige.

Herr Osterwald antwortet, dass derzeit gemäß § 38 Seeschiffahrtsstraßenordnung i. V. m. den Bekanntmachungen der WSD Nord Fischen im Fahrwasser grundsätzlich nicht erlaubt sei. Nur nach § 59 Seeschiffahrtsstraßenordnung seien Einzelfallbefreiungen zulässig.

Herr RA Günther erklärt, dass im Fahrwasser aber sehr wohl Schleppnetzfisherei stattfinde, nur die Hamenfischerei sei ausgeschlossen.

Herr Osterwald verdeutlicht, dass die Hamenfischerei, also die festliegende Fischerei, nicht im Fahrwasser erlaubt sei. An der bisher geübten Praxis und der guten Zusammenarbeit zwischen Verkehrszentrale und Fischern werde es weder für die Hamenfischerei noch für die Schleppnetzfisherei ausbaubedingte Änderungen geben. Bzgl. der erwarteten Schiffszahlen sei eine Zunahme an Schiffsverkehr im Best-Case zu erwarten. Eine Zunahme größerer Schiffe werde tendenziell auch zu einer Zunahme des Feederverkehrs führen. Wenn die Reeder aber vermehrt auf große Gefäße zurückgreifen würden, könnten die Schiffszahlen auch zurückgehen. Dies könne nicht hinreichend prognostiziert werden. Die Schiffsgrößen hätten aber tatsächlich schon zugenommen und seien der eigentliche Grund für den Ausbau.

Herr Hinners möchte bestätigt haben, dass auch künftig im Fahrwasser gefischt werden dürfe. Diese Bestätigung solle in der Verkehrszentrale hinterlegt werden.

Herr Osterwald widerspricht, so habe er dies nicht gesagt. Er habe die aktuelle Praxis dargestellt, die ein gutes konstruktives Miteinander verdeutlichen sollte. An dieser Praxis werde sich nichts ändern. Alles andere wären rechtliche Vorgaben, zu denen er nichts verbindlich erklären könne.

Herr RA Prof. Dr. Ewer erläutert, dass eine für die Zukunft verbindliche Erklärung des gewünschten Inhaltes schon deshalb nicht erteilt werden könne, weil die WSV damit auf ihre Eingreifmöglichkeiten aus § 60 Seeschiffahrtsstraßenordnung verzichten würde. Die WSV müsse aber jederzeit aus Sicherheitsgründen eingreifen können.

Herr RA Günther wendet ein, er habe den Unterlagen entnommen, dass auf der Elbe für 2015 65.000 Schiffsbewegungen prognostiziert würden, für 2020/2025 sogar noch mehr. Bereits die Zahl für 2015 bedeute umgerechnet, dass alle 6 bis 9 Minuten ein Schiff passieren würde. Dies sei ein erhebliches Verkehrsaufkommen, von einer Reduktion könne nicht die Rede sein. Unter Umständen sei dann eine Schleppnetzfischerei in bestimmten Bereichen nicht mehr möglich, dies sei nicht hinreichend untersucht worden. Es bestehe eine natürliche Konfliktlage zwischen der Berufsschifffahrt, die möglichst schnell fahren würde und Fischereifahrzeugen, die langsam, auch im Fahrwasser links und das Fahrwasser kreuzend fahren dürften. Er fragt, ab welcher Kapazität das daraus resultierende Risiko nicht mehr tragbar sei. Dies sei zu prüfen. Es werde befürchtet, dass die Fischerei hier „den Kürzeren ziehen“ werde.

Herr Seidel führt an, dass dies abstrakt nicht zu klären sei, es komme auf die jeweiligen Einzelbedingungen an.

Herr RA Günther geht davon aus, dass man auch Modelle hinsichtlich der Verkehrsbewegungen und der verkehrsleitenden Maßnahmen erstellen können müsse.

Herr Seidel antwortet, dass dies geprüft werde.

Herr Osterwald erklärt, dass die Verkehrskoordinierung und Schiffssicherheit zu den Daueraufgaben der WSV zählen würden. Man müsse auch berücksichtigen, dass es selbst ohne Ausbau zu einer Schiffszunahme kommen könne, hier werde dann mit mehreren kleineren Schiffen gerechnet. Das derzeitige Schiffssicherheitsniveau dürfe durch die Maßnahme nicht gefährdet werden.

Herr Seidel erklärt, dass die Planfeststellungsbehörde die Befürchtungen verstanden habe, dass dies zu Lasten der Fischereischifffahrt gehe.

Herr RA Günther wendet ein, dass prognostiziert worden sei, dass ohne Elbvertiefung ein Umschlag von 16 Mio. Standardcontainern bis 2015 und mit Ausbau der Umschlag auf 18 Mio. Container ansteigen werde. Das zeige eine deutliche Differenz zwischen dem ausbaubedingten Verkehr und dem Verkehr der ohne Ausbau künftig weiter wachsen werde. Kapazitätsbegrenzende Verkehrsmengen würden unter Umständen bei einem bestimmten Sättigungsgrad erreicht. Dann könnten Staus entstehen oder bestimmte Nutzungen nicht mehr in Betracht kommen, weil man die Verkehre trennen müsse. Es könne nicht ausgeschlossen werden, dass später die Notwendigkeit bestehen könnte, ab einer bestimmten Verkehrsmenge die Fischerei herauszunehmen. Der Verlust des Elbmündungsbereiches für die Fischerei wäre eine Katastrophe, da dies ein sehr wichtiges Fischfanggebiet sei. Die Auswirkungen des zunehmenden Schiffsverkehrs seien nicht hinreichend behandelt worden. Zu den Verkehrsfragen müssten Gutachten erstellt werden, die sich nicht nur auf den Containerumschlag und die Interessen des Hamburger Hafens beziehen würden, sondern auch auf die konkurrierenden verkehrlichen Nutzungen auf der Elbe.

Zu den Gefahrenprognosen würde auch der Schwell gehören. Wenn die Verkehrsmengen und die Einheiten größer würden, dann sei auch das Fischen in der Nähe solcher großer Einheiten ein Risiko. Man müsse dann einen größeren Abstand halten. All diese Probleme seien hier nicht richtig behandelt worden.

Herr Steinmacher stimmt den Ausführungen von Herrn RA Günther zu. Er erklärt hinsichtlich der Sicherheit, dass Feederschiffe sogar noch belastender sein könnten als große Containertransporter, da erstere einen weitaus größeren Schwell werfen würden. Es fehle eine Geschwindigkeitsbeschränkung. Durch den Ausbau könnten die Feeder noch schneller fahren. Gerade die Bereiche mit 4-5 m Wassertiefe in der Elbmündung seien das hauptsächliche Fischereigebiet. Viele der kleineren Fischereifahrzeuge würden sich im Klotzenloch und bei Neufelder Sand aufhalten. Der Schwell würde fischende Boote beeinträchtigen und die Sandkanten erodieren lassen, wodurch Fischereigebiete verloren gingen. In den Unterlagen sei dies nicht berücksichtigt.

Herr Voss wendet ein, dass nicht berücksichtigt worden sei, wie Dritte (z. B. Versicherer) auf den Ausbau reagieren würden. So könnten letztere etwa bestimmen, dass in einigen Gebieten zur Aufrechterhaltung des Versicherungsschutzes nicht mehr gefischt werden dürfe.

Herr Seidel dankt für den Hinweis auf diesen neuen Gesichtspunkt und erklärt, dass dies geprüft werde. Er unterbricht die Verhandlung für eine Mittagspause.

Herr Seidel führt die Verhandlung um 14:16 Uhr fort.

TOP 4.2.2 Beeinträchtigungen von Häfen und Hafenzufahrten

Er trägt die wesentlichen Einwendungen und Stellungnahmen zu TOP 4.2.2 vor.

Herr RA Günther erklärt, dass die Kleinschiffahrt anpassungsfähiger sei als die Fischereischiffahrt, aber auch hier komme es zu Beeinträchtigungen, die zu berücksichtigen seien.

Es werde ein Beweissicherungsverfahren für die Häfen gefordert. Falls sich hinsichtlich der Unterhaltung nachteilige Auswirkungen ergeben sollten, müssten diese ausgeglichen werden. Außerdem seien auch akkumulierte Auswirkungen mit der letzten Vertiefungen zu berücksichtigen. Hier müsse der TdV den Entlastungsbeweis führen, dass nachteilige Auswirkungen nicht von der Vertiefung herrühren würden. Es werde also eine Beweislastumkehr gefordert.

Es wäre wünschenswert, wenn sich der TdV zur Beweislastumkehr und Beweissicherung verpflichten würde, dann wäre ein großer Konfliktpunkt ausgeräumt. Er ist der Meinung, dass die geringen Belastungen, die der TdV gemäß Unterlagen prognostiziere, der Abwägung nur zu Grunde gelegt werden könnten, wenn der TdV zu den Annahmen auch im Sinne einer Beweislastumkehr stehen würde. Ansonsten müsse man

im Planfeststellungsbeschluss vom Worst-Case ausgehen und Schutzmaßnahmen anordnen.

Herr RA Günther führt weiter aus, dass man sich im Verfahren zur 4. Elbtunnelröhre diesbezüglich vor dem Obergericht Hamburg auch durchgesetzt habe hinsichtlich Gebäudeschäden am Elbhang. Dort sei es um die Frage gegangen, welche Sicherheit der TdV vorhalten müsse. Um diesem Problem zu begegnen, sei habe der TdV jeweils einen Entlastungsbeweis führen müssen, um der angenommenen Kausalität entgegenzutreten. So könnten ernst zu nehmende Risiken im Planfeststellungsbeschluss berücksichtigt werden. Dies sei ein wichtiger Punkt im Rahmen der Planungssicherheit.

Herr RA Prof. Dr. Ewer erklärt, dass man natürlich Regelungen über die Beweissicherung vereinbaren könne, er zweifelt aber an, ob eine Abänderung der auf der materiellen Rechtslage beruhenden Beweislast durch einen Verwaltungsakt in Form eines Planfeststellungsbeschlusses hier nötig und möglich wäre.

Beweissicherungsmaßnahmen seien möglich, hiermit würden aber nur Tatsachen festgestellt, die Fingierung einer Kausalität sei davon nicht mit umfasst.

Herr RA Günther wendet ein, dass man vieles substantiiert vorgetragen habe. Wenn bestimmte Risiken nicht hinreichend ausgeschlossen werden könnten, müssten im Planfeststellungsbeschluss Schutzvorkehrung angeordnet werden. Um weitgehende Schutzauflagen vermeiden bzw. um mit weniger Schutzvorkehrungen auskommen zu können, müssten die Konfliktlagen nach Risikosphären sortiert, verantwortlich zugeordnet werden, also eine Beweislastumkehr angeordnet werden. Dem einzelnen Betroffenen falle es schwer angesichts verschiedenster Vorhaben an der Elbe und natürlicher Einflüsse wie z. B. der Klimaänderung, den Ursachenzusammenhang zwischen einzelnen Auswirkungen und dem Vertiefungsvorhaben nachzuweisen. Es könne auch im Interesse des TdVs sein, nur für tatsächlich eintretende Schäden einzustehen und nicht im Vorhinein umfangreiche Schutzvorkehrungen treffen zu müssen. Wenn dagegen alles offen bleiben sollte, würde dies im Nachgang vor Gericht zu klären sein.

Herr Seidel fragt den TdV, ob es die Bereitschaft gebe, im Wege der Beweissicherung bzw. der Beweislastumkehr Verantwortung zu übernehmen. Er nennt in diesem Zusammenhang den Schlickfond.

Herr RA Dr. Reidt erklärt, dass Schutzvorkehrungen nicht dazu dienen würden, Unsicherheiten auszuschließen, sondern bestimmte Auswirkungen abzufedern. Dinge die nicht festgestellt worden seien, würden § 75 Abs. 2 S. 2 VwVfG unterfallen. Maßnahmen der Beweissicherung anzuordnen, sei Aufgabe der Planfeststellungsbehörde, wenn sie diese für erforderlich halte.

Herr RA Günther wendet ein, dass § 75 Abs. 2 S. 2 VwVfG unvorhergesehene Auswirkungen behandle. Darum gehe es hier nicht. Sein Vorschlag gehe dahin, wenn man sich so sicher sei, dass es zu keinen Auswirkungen komme, sei es doch sinnvoll, ins-

besondere um spätere Prozesse zu vermeiden, eine Beweislastumkehr und -sicherung seitens des TdV anzunehmen.

Herr Osterwald erklärt, man habe Aussagen zu den ausbaubedingten Auswirkungen gemacht, jedoch könne die natürliche Sedimentationszunahme nicht prognostiziert werden. Das Thema „Verschlickung“ sei ebenfalls nicht hinreichend mit einer Beweissicherung zu klären. Der Schlickfonds beruhe auf der Idee, dass der wesentliche Anteil der Sedimentation im Hafen durch natürliche Vorgänge erfolge. Häfen seien schon konstruktionsbedingt Sandfänge, die anthropogenen Veränderungen hätten natürlich zur Verschlickung beigetragen. Der Schlickfonds solle unabhängig von etwaigen ausbaubedingten Wirkungen dazu beitragen, die Sedimentation zu beseitigen. Die Freie und Hansestadt Hamburg stelle diesbezüglich Geld zur Verfügung.

Herr Rave macht noch einmal auf die Situation im Elbmündungsbereich aufmerksam, auf die zusätzliche Umlagerung am Neuen Luechtergrund. Im Hafen Friedrichskoog sei mit einer erhöhten Aufsandung zu rechnen. Dieser Hafen sei für die Region insbesondere aus wirtschaftlicher und touristischer Sicht sehr bedeutend. Im Hafen würden regelmäßig 50 Schiffe (Sportboote und Fischereifahrzeuge) liegen. Es sei wichtig, schon durch die Vorhabensplanung die potenziellen Verdriftungsmengen so gering wie möglich zu halten.

Sportbootfahrer würden aufgrund der zunehmenden Gefahren den Hafen Friedrichskoog zukünftig meiden. Dadurch komme es zu Ausfällen bei den Liegegebühren. Außerdem wäre auch ein verstärkter Werbeaufwand erforderlich. Er wolle die Vertiefung nicht verteufeln, doch die Interessen der Betroffenen müssten jedoch gewahrt werden. Er fragt, ob Entschädigungsangebote des TdV möglich seien. Er erwarte zusätzliche Kosten durch eine weitere Vertiefung und fordere ein Entgegenkommen des TdV.

Herr Seidel fragt den TdV, wie sich die Situation im Hafen nach den Planunterlagen darstelle.

Herr Osterwald erklärt, dass dies intensiv geprüft worden sei. Der TdV habe auch vor Ort intensive Gespräche geführt. Ausbaubedingte Erschwernisse würden sich für den Hafen nicht ergeben. Bereits aus den 70er Jahren existierten Untersuchungen von Prof. Führböter hinsichtlich der Verschlickungssituation. Man habe dieses Problem auch schon gemeinsam mit dem Land Schleswig-Holstein behandelt. Aktuell werde geprüft, ob Schleswig-Holstein durch die geschickte Anlage eines Spülbeckens eine Verbesserung in der Hafenzufahrtserhaltung erreichen könne. Das Land betreibe bisher jährlich Baggerungen von erheblichen Kosten und arbeite daran eine Optimierung zu finden, unabhängig von einer weiteren Vertiefung.

Herr Voss stellt die Vermutung auf, dass die Umlagerungsstelle Neuer Luechtergrund letztlich dauerhaft genutzt werde und fragt deshalb, mit welchen Umlagerungsmengen pro Jahr zu rechnen sei. Er möchte wissen, ob bewiesen werden könne, dass die Sedimente nicht in den Friedrichskooger Hafen verdriften würden.

Herr Osterwald verweist hinsichtlich des letzten Punktes auf das Gutachten der BAW. Hinsichtlich der Anregung, markiertes Material zu verwenden, erklärt er, dass diese Ergebnisse nicht geeignet seien, einen 100%igen Beweis zu bringen. Aus den jahrzehntelangen Erfahrungen kenne man die natürliche Verschlickung vor Ort, diese stelle bis heute ein Problem dar. Am Neuer Luechtergrund, etwa bei Elbe-km 740, sei schon immer umgelagert worden. In diesem Bereich habe es ursprünglich einen durchgehenden Wattrücken gegeben. Daher finde bewusst dort eine Umlagerung statt, um anschließende Sedimentierungen zu initiieren und möglichst einen durchgehenden Wattrücken wieder herzustellen. Hinsichtlich der Menge könne er keine festen Zahlen benennen, diese würden etwa aufgrund meteorologischer Verhältnisse stark variieren (Unterhaltungsmenge der Elbe variieren zw. 2-6 Mio. m³/a). Man sei aber der Auffassung, dass sich die Umlagerungsmenge im Jahr ausbaubedingt nicht erhöhen werde, die Baggerschwerpunkte würden ggf. andere sein. Das Baggergut sei wegen des hohen Sandanteils lagestabil.

Herr Voss erklärt, dass früher im Friedrichskooger Hafen Schlick vorgefunden worden sei, mittlerweile liege dort Sand, den man einfach nicht mehr aus dem Hafen herausbekomme. Dieser Zustand bestehe seit 1999. Er fragt, warum sich die Sedimente umgewandelt hätten.

Herr Osterwald erwidert, dass sich die Zusammensetzung des Unterhaltungsbaggergutes nicht geändert habe. Das zukünftige Ausbaubaggergut sei sandiger. Einen Zusammenhang einer zunehmenden Versandung des Friedrichskooger Hafens mit dem Vorhaben von 1999 könne er nicht ableiten.

Herr Steinmacher wendet ein, dass die Freihaltung der Ausfahrt des Hafens Landesaufgabe sei, dahinter beginne die Zuständigkeit des Bundes. Die von den Hafennutzern vorgeschlagenen Tracerversuche zur Feststellung der Herkunft des Materials seien dreimal (auf Antrag von Hamburg) von der WSD Nord abgelehnt worden. Es gebe aber auch andere Möglichkeiten, um die Verdriftung nachvollziehen zu können. Hierzu könne man z. B. Taproggekugeln einsetzen. Dies seien Gummischwammkugeln, die einen Durchmesser von 10-12 mm hätten und die z. B. im Bereich der Rohrreinigung eingesetzt würden. Sie könnten hier erste Anhaltspunkte für die vorherrschenden Strömungswege geben. Schleswig-Holstein habe aber momentan kein Interesse an einer Nachweise für vermehrte Sandeintragungen, obwohl Schleswig-Holstein den Sand baggern aber müsse. Es sei fraglich, wer zuständig und wer weisungsberechtigt sei, damit etwas getan werden könne.

Herr Osterwald antwortet, man müsse vorher klären, ob die Kugeln das gleiche Transportverhalten hätten.

Herr Steinmacher wendet ein, dass man erst einmal herausbekommen müsse, über welche Priele die wesentlichen Transportwege verliefen, so dass diese dann näher betrachtet werden könnten.

Herr Osterwald erläutert dazu, dass die Transportwege durch die Strömungsanalysen bekannt seien, man wisse nur nicht wie die Sedimente wandern, wo genau sie sich ablagerten. Hier seien auch mathematische Modelle noch nicht hinreichend belastbar.

Herr Schroeder macht darauf aufmerksam, dass an steileren Ufern, Bühnen und Stacks die Schwellenschäden durch größere Schiffe am stärksten seien. Er möchte wissen, ob weiter am Bau von Stacks und Bühnen festgehalten werde oder zukünftig eine flachere Ausgestaltung der Ufer in Betracht gezogen werde. Problematisch sei dies z. B. bei Juelsand.

Herr Osterwald erklärt, dass momentan auch mit Unterstützung der BfG untersucht werde, inwieweit Stacks und Deckwerke zurückgebaut werden könnten. Ein Wasserbau mit festen Bauwerken wie Stacks finde nur dort statt, wo eine flache Uferausgestaltung alleine nicht ausreiche, um die Küstenlinie in einem für die sichere Schifffahrt ausreichendem Maße zu fixieren. Dies werde auch unabhängig vom Ausbauvorhaben geprüft.

Herr RA Günther erklärt, er habe Herrn Dr. Heyer so verstanden, dass die Sedimentationsprobleme durch die Maßnahme in der Medemrinne unter Umständen für einige Häfen wie etwa den Neufelder Hafen noch verstärkt werden könnten. Er möchte wissen, welche Häfen genau betroffen seien.

Herr Osterwald erwidert, dass dies richtig sei. Herr Dr. Heyer habe von Auswirkungen auf den Neufelder Hafen gesprochen.

Herr Zinßer ergänzt und verweist auf das BAW-Gutachten (Ordner H1c Kapitel 12.8), in dem mögliche Auswirkungen auf Siele und Außentiefs beschrieben seien. Danach sei allenfalls das Neufelder Außentief u.U. signifikant betroffen. Gemäß Gutachten (Unterlage J1 Kapitel 3.7.5) sei für Sportboothäfen in der Krückau und Pinnau zudem mit Schwebstoffzunahmen im einstelligen Prozentbereich zu rechnen.

Herr RA Günther fragt, welche Konsequenzen daraus gezogen würden.

Herr Seidel antwortet, dies werde geprüft. Aufgabe der Planfeststellungsbehörde sei es, zu bewerten, ob die Auswirkungen im Rahmen des Zumutbaren lägen oder nicht und ob dann gegebenenfalls Schutzauflagen erforderlich seien.

Herr Osterwald macht noch einmal deutlich, dass die Zunahme in einer Größenordnung liegen würde, die durch die Beweissicherung nicht nachweisbar sei. Sie sei so gering, dass sie in der Natur nicht messbar sei.

Herr Steinmacher wendet ein, dass die Häfen Brunsbüttel, Neufeld und Friedrichskoog auch Bedeutung für die Hinterlandentwässerung hätten. Hier müssten die Außentiefs auch vor diesem Hintergrund auf Tiefe gehalten werden, um die Entwässerung nicht zu erschweren.

Es gibt keine weiteren Wortbeiträge.

TOP 4.2.3 Schifffahrt

Herr Seidel trägt die wesentlichen Einwendungen und Stellungnahmen zu TOP 4.2.3 vor, bei dem es hauptsächlich um die Kleinschifffahrt geht.

Herr RA Günther möchte wissen, wie mit diesen Einwendungen seitens des TdVs umgegangen werde.

Herr Osterwald erklärt, das hänge von den jeweiligen Einwendungen ab. Hinsichtlich der Begegnungstrecke werde z. B. befürchtet, dass sich die Strömungsgeschwindigkeiten erhöhen würden. Die Ergebnisse der BAW würden aber aussagen, dass die Strömungen, wegen der mit dem Vorhaben verbundenen Querschnittsaufweitung in diesem Bereich, signifikant abnehmen würden. Hinsichtlich der genannten Beeinträchtigung von Jugend- und Ausbildungsschifffahrt vor Schulau räumt Herr Osterwald ein, dass Großschifffahrt bereits heute vorhanden sei und entsprechende Auswirkungen zu beobachten seien. Die genannte Befürchtung, dass Begegnungen zweier großer Schiffe hier zum Kentern von Optimisten und Ausbildungsschiffen führen könnten, würde durch das Gutachten widerlegt. Die Auswirkungen erhöhten sich gegenüber dem Ist-Zustand, da die Begegnungen bei geringen Geschwindigkeiten stattfänden. Absunk und Primärwelle würden nicht größer.

Herr Seidel bittet den TdV noch einmal zu einer der Hauptbefürchtungen auszuführen, nämlich dazu, dass durch zusätzliche Schiffsverkehre die Gefahren für Sportboote zunehmen würden.

Herr Zinßer zitiert aus dem Gutachten hinsichtlich der Strömungsänderungen und deren Abnahme in der Begegnungstrecke. Er verweist auf das entsprechende Gutachten in der Unterlage J 3 Kapitel 3.2.2. Hinsichtlich der Beeinflussungen der Sportschifffahrt durch eine Schiffszunahme würden auch hier keine signifikanten Beeinträchtigungen prognostiziert. Die Auswirkungen durch die UWA seien auch betrachtet worden, dies sei ebenfalls im Gutachten J 3 nachzulesen.

Herr Steinmacher wendet ein, dass man im Bogen Neufelder Sand andere Geschwindigkeiten habe. Wenn man dort versuche, mit einem Feederschiff gegen die

Strömung anzukommen, müsse man mit viel Energie vorgehen und würde auch viel Wasser abdrängen. Der Feeder würde aufgrund seiner Propelleranlage einen höheren Sog und Schwell hervorrufen. Man habe auf der Elbe bis jetzt keine Geschwindigkeitsbegrenzungen. Man sollte ggf. darüber nachdenken, solche Begrenzungen einzuführen. Viele Sportschiffer unterschätzten die Gefahren von Sog und Schwell. Er verweist hierzu u. a. auf einen Unfall in der Ostemündung.

Herr Osterwald erklärt, dass durch die vorangegangene und geplante Vertiefung keine Beeinträchtigungen der Sportschiffahrt zu befürchten seien. Herr Steinmacher habe den Ist-Zustand dargestellt und die Gefahren aus der Großschiffahrt. Eine angemessene Schiffsgeschwindigkeit sei die wichtigste Eingangsgröße zur Kontrolle von Sog und Schwell. Mit seinem nautischen Bereich habe eine Abstimmung stattgefunden, um die Geschwindigkeiten zu ermitteln, die sowohl für das fahrende Schiff als auch für seine Umgebung Sicherheit gewährleisten. Mit den in den Planunterlagen zugrundegelegten Geschwindigkeiten seien die Schwellgefahren daher beherrschbar. Trotzdem sei das Baden in der Schiffahrtsstraße ebenso gefährlich, wie das Spielen an der Autobahn.

Herr Rademacher wendet ein, dass die Belastungen der Ufer durch Schiffswellen laut Unterlagen zunehmen würden. Es sei nicht nachvollziehbar, warum die Belastungen für die Kleinschiffahrt nicht auch zunehmen würden. Bezüglich des Unfalls vor der Ostemündung sei beobachtet worden, dass ein sehr großes Schiff die Stelle zum Unfallzeitpunkt passiert habe.

Herr Osterwald erklärt, dass er dies so nicht gesagt habe. Mit den dem Ausbau zugrundegelegten Geschwindigkeiten habe man Zustände, die keine Gefährdung der Kleinschiffahrt nach sich ziehen würden.

Herr Zinßer verweist auf das Gutachten der Unterlage J 3. Es sei mit einer Zunahme der schiffserzeugten Belastung zu rechnen.

Es gibt keine weiteren Wortmeldungen. **Herr Seidel** erklärt, dass damit alle TOPs behandelt worden seien.

Im Nachgang werde die Erörterung ausgewertet und geprüft, inwieweit etwa weitere Gutachten erforderlich seien. Dies werde noch einige Zeit in Anspruch nehmen.

Herr Schroeder bittet darum, noch einmal zu anderen Punkten vortragen zu dürfen, da er gestern nicht anwesend war.

Er führt aus, dass es in der Elbe seltene Süßwasserwatten gebe, die durch die Verschiebung der Brackwasserzone verkleinert würden, ein Ersatz könne in der Elbe nicht geschaffen werden. Dies sei zu berücksichtigen.

Herr Oellerich erklärt, dass sich einzelne Salzgehalte zwar stromaufwärts verschieben werden, aber verändere sich der limnische Lebensraum in seiner räumlichen Ausdehnung nicht. Die Veränderung würde weiter stromab stattfinden.

Herr Schroeder verweist auf eine Veröffentlichung des Bundesumweltministeriums zum Klimawandel, vor diesem Hintergrund sei die Elbvertiefung nicht zulässig und unverantwortlich. Er beantragt diese Studie vor Erlass des Planfeststellungsbeschlusses hinzuzuziehen (vgl. Antrag Nr. 01). Außerdem sei die Vorlage eines Aktionsplans „Anpassung an den Klimawandel“ für das Jahr 2011 angekündigt.

Herr Seidel verliest den Antrag Nr. 01 von Herrn Schroeder und gibt diesem statt. Die Broschüre werde herangezogen und es werde geprüft, inwieweit sich daraus relevante Aspekte für das Vorhaben ergeben könnten.

Herr RA Günther fragt, wann man die Protokolle erhalten werde und wann mit dem Beschluss zu rechnen sei.

Herr Seidel stellt die Zusendung eines Protokolls in ca. 6 Wochen in Aussicht.

Herr RA Prof. Dr. Ewer erwidert, es werde sorgfältig geprüft, ob noch Fragen offen seien oder nicht. Erst dann könne gesagt werden, ob das Vorhaben schon entscheidungsreif sei oder nicht. Bisher habe man nur das Abwägungsmaterial zusammengestellt. Es müsse nunmehr eine Gesamtsichtung stattfinden.

Herr RA Günther möchte außerdem noch wissen, wann damit zu rechnen sei, dass der TdV seine Stellungnahme hinsichtlich der Einwendungen abgebe.

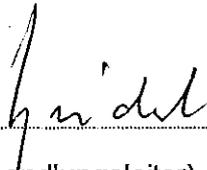
Herr Osterwald erwidert, dass die Stellungnahmen hinsichtlich der vorliegenden Einwendungen bis Ende des Jahres gefertigt werden würden, hinsichtlich eines möglichen zusätzlichen Prüfungsauftrags könne er dies nicht sagen.

Herr Seidel dankt allen Anwesenden für ihre Beteiligung sowie die sachkundigen Beiträge und wünscht einen guten Heimweg.

Die Verhandlung wird um 15:35 Uhr geschlossen.

Kiel, den 18.09.2009

Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord
Planfeststellungsbehörde
Im Auftrag


Seidel (Verhandlungsleiter)


Martin (Schriftführerin)

Fahrrinnenanpassung von Unter- und AußenelbeErörterungstermin für private Einwander und sonstige Verbände und Vereine
in der Stadthalle Krempe**Tagesordnung****1. Verfahrens- und Rechtsfragen***(Voraussichtlicher Zeitrahmen: 08.06.2009, 10:00 - 12:00 Uhr)*

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

2. Bedarfsbegründung*(Voraussichtlicher Zeitrahmen: 08.06.2009, 12:00 - 13:00 Uhr und 14:30 - 15:00 Uhr)*

- 2.1 Technische und wirtschaftliche Notwendigkeit
- 2.2 Alternativen und Varianten

3. Änderung der Tidedynamik/ Gutachten der Bundesanstalt für Wasserbau*(Voraussichtlicher Zeitrahmen: 08.06.2009, 15:00 - 17:00 Uhr)*

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

4. Betroffenheiten*(Voraussichtlicher Zeitrahmen: 08.06.2009, ab 17:00 Uhr)***4.1 Betroffenheiten durch Änderungen der Tidedynamik**

- 4.1.1 Beeinträchtigungen von Deichen und sonstigen Hochwasserschutzanlagen, Standsicherheit der Ufer
- 4.1.2 Beeinträchtigung von Entwässerungseinrichtungen und Sperrwerken

*(Voraussichtlicher Zeitrahmen: 09.06.2009, ab 10:00 Uhr)***4.2 Beeinträchtigung von Schifffahrt und Fischerei**

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

4.3 Betroffenheiten durch Baggergutunterbringung

4.4 Betroffenheiten der Landwirtschaft

- 4.4.1 Beeinträchtigungen durch die Verschiebung der Brackwasserzone
- 4.4.2 Beeinträchtigungen der Wasserwirtschaft
- 4.4.3 Beeinträchtigungen der Landwirtschaft durch Kompensationsmaßnahmen

4.5 Betroffenheiten durch schiffserzeugte Belastungen

- 4.5.1 Betroffenheiten durch Sog und Schwell
- 4.5.2 Immissionen

4.6 Schäden an Grundstücken und Gebäuden

- 4.6.1 Schäden an Gebäuden durch Rutschungen und Setzungen
- 4.6.2 Schäden durch Zunahme von Überflutungsgefahren und Uferabbrüche
- 4.6.3 Schäden durch zusätzliche Erschütterungen/ Vernässung/ Sonstiges

4.7 Beeinträchtigung von Infrastruktur- und Versorgungseinrichtungen

- 4.7.1 Kreuzungsbauwerke
- 4.7.2 Grundwassernutzung
- 4.7.3 Einleitungsbauwerke

4.8 Andere Betroffenheiten

- 4.8.1 Auswirkungen auf Industrieanlagen und Gewerbebetriebe
- 4.8.2 Tourismus, Freizeit und Erholungsaktivitäten
- 4.8.3 Weiteres

5. Einwendungen zu umweltrechtlichen Themen

(Voraussichtlicher Zeitrahmen: 10.06.2009, ab 10:00 Uhr)

5.1 Umweltverträglichkeitsstudie

- 5.1.1 Methodische Kritik
- 5.1.2 Schutzgüter (Mensch, Tiere, Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima, Landschaft, Kulturgüter, Wechselwirkungen)

5.2 Landschaftspflegerischer Begleitplan

5.3 FFH-Verträglichkeit

- 5.3.1 Gebietsschutz
- 5.3.2 Artenschutz

6. Sonstiges

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

T e i l n e h m e r

des Erörterungstermins vom 8. bis 9. Juni 2009 in Krempe
mit privaten Einwendern und sonstigen Vereinen und Verbänden

Bäuerl. Interessengemeinschaft
Besenhorst/Escheburg,
Peter Biermann

Bayer Material Science AG
Brunsbüttel, Thomas Brinkmann
E.ON Kernkraft GmbH,
Alexander Nüsser

Fischereiverein Friedrichskoog:
Dieter Voss
Mike Steinmacher

Gemeinde Kollmar, Klaus Lange
Gemeinde Sommerland,
Helga Ellerbrock

Hilleringhaus, Sven
Hinners, H.-R.

Jestrzowski, Dagmar
KRD Sicherheitstechnik,
Peter Biermann

Kuhlgatz, C.
Landesvereinigung d. Erzeuger-
organisationen für Nordseekrabben-
u. Küstenfischer an der schl.-holst.
Westküste:

Beckmann, M.
Böcke
Bönisch, Olaf
Friedrichsen, N.
Hamann, André
Janssen, Maik
Klever, Günter
Koch, Stefan
Ohrt, Jan
Sönnichsen, Ted
Sorius, Manfred
Sorius, Jürgen
Wiekhorst, Peter
u. a.

LLUR - FA Büsum, H. H. Linke
M. Perkuhn

Rademacher, Walter
Rave, Jens, SBC Friedrichskoog
Rechtsanwälte Günther pp.:
Günther, Michael
John, Dr. Michéle
Gehrken
Minkmar, Lisa

Schroeder, Volker
Shafy, Der Spiegel
Siedlergem. Hans-Mayer-Siedlung
Geesthacht, Peter Biermann
Wiekhorst, H.

Planfeststellungsbehörde WSD Nord:

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

Träger des Vorhabens:

Oellerich, Projektbüro Fahrrinnenanpassung
Osterwald, Projektbüro Fahrrinnenanpassung
Zinßer, Projektbüro Fahrrinnenanpassung
Hartung de Groote, PB Fahrrinnenanpassung
Neumann, WSA Hamburg
Dr. Reidt, Rechtsanwalt
Dr. Heyer, BAW - Dienststelle Hamburg

Am 8. Juni 2009 wurden von den anwesenden Privateinwendern keine Anträge gestellt.

Am 9. Juni 2009 wurden von den anwesenden Privateinwendern folgende Anträge gestellt:

Antrag Nr. 01 - Herr Volker Schroeder um 13.50 Uhr

Herr Schroeder beantragte die inhaltliche Berücksichtigung des Magazins des Bundesumweltministeriums von April 2009 - „Klimawandel in Deutschland“ - für die Maßnahmenplanung zur Elbvertiefung und bei der Abwägung der Planfeststellungsbehörde.

Bescheidung des Antrags:

Dem Antrag wurde insoweit stattgegeben, als die Anhörungsbehörde diese Veröffentlichung beiziehen und die darin enthaltenen Informationen auf ihre Berücksichtigungsfähigkeit hin überprüfen wird.

Begründung:

Da die Anhörungsbehörde auch den Klimawandel und seine Folgen im Hinblick auf das Vorhaben und dessen Folgen zu berücksichtigen hat, erscheint es ihr zweckmäßig, auch die diesbezügliche Veröffentlichung des Bundesumweltministeriums heranzuziehen, um zu prüfen, ob sich dieser Erkenntnisse entnehmen lassen, die für die Entscheidung über den Planfeststellungsantrag von Relevanz sind.

Antrag Nr. 02 - Herr Walter Rademacher um 14.40 Uhr

Herr Rademacher beantragt, die Beweissicherung zumindest für die wesentlichen hydrologischen Parameter wie Wasserstände, Laufzeiten und Stauzeiten der Tidewelle, Fließgeschwindigkeit, Erosion, Sedimentation, Sedimentgehalt und -größe sowie Salinität von der Art und Dichte der Messungen, der beobachteten Region und dem Messzeitraum auszuweiten, so dass insbesondere die *Maximalwerte* im *gesamten tideabhängigen Bereich*, also auch in den Nebengewässern in einem ausreichenden Vergleichszeitraum von *mindestens 5 Jahren vor Beginn der Baumaßnahme* ermittelt und umfassender als bisher ausgewertet werden.

Begründung:

Die Beweissicherung für die letzte Elbvertiefung hat sich in den Erörterungen als unzureichend vom Umfang wie von der Dauer herausgestellt. Im Zusammenhang mit der vorangegangenen Elbvertiefung wurden negative Einflüsse auf die wesentlichen hydro-

logischen Parameter Wasserstände, Fließgeschwindigkeit, Erosion und Sedimentation (Sedimentgehalt und -größe) und Salzgehalt auch in den Nebenflüssen beobachtet. Diese spiegeln sich aber nicht unbedingt in der bisher erfolgten Beweissicherung wieder.

Daraus kann aber nicht der Schluss gezogen werden, dass die letzte Elbvertiefung keine negativen Folgen gehabt hätte und – wie der Bundesrechnungshof geschlossen hatte – die Beweissicherung zurückzufahren wäre. Vielmehr wurde in der Erörterung deutlich, dass es z. B. bei der Salinität keinen geeigneten Vergleichszeitraum vor der Baumaßnahme gibt und die Anordnung der Messpunkte für die Ermittlung der besonders kritischen Maximalwerte ungeeignet ist. Ähnliches gilt für weitere Parameter.

Daneben werden in den Planunterlagen viele Einschränkungen bezüglich der Aussagekraft der erfolgten Untersuchungen gemacht sowie auf die Grenzen der Wissenschaft hingewiesen. Daraus ergeben sich insgesamt erheblichen Prognoserisiken.

Vor dem Hintergrund der Erfahrungen mit der letzten Elbvertiefung und der Prognoserisiken der Planunterlagen kommt der Beweissicherung bei der geplanten Elbvertiefung eine besondere Bedeutung zu. Nur eine deutlich verbesserte *vorsorgliche* - also vor der Baumaßnahme beginnende - und *umfassende* - also im Umfang gegenüber der letzten Elbvertiefung ausgeweitete - Beweissicherung wird den erhöhten und unzureichend quantifizierten Risiken für die Interessen der Betroffenen gerecht.

Bescheidung des Antrags:

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

Antrag Nr. 03 - Herr Walter Rademacher um 14.44 Uhr

Herr Rademacher beantragt,

1. die realen emittierten Schadstoffmengen auf der Basis der tatsächlichen Schadstoffgehalte der Treibstoffe mittels obligatorischer Probeentnahme auf den Schiffen zu ermitteln;
2. den Verbleib der Schadstoffe zu klären und die Schiffsimmissionen durch geeignete wesentlich verbesserte Messungen in einem deutlich dichteren Messnetz an der Unterelbe zu ermitteln.

Begründung:

Die Erörterungen haben ergeben, dass die Schiffsemissionen und -immissionen bisher unzureichend bekannt sind. Bis auf erhöhte Feinstaubbelastungen im Alten Land und erhöhte Dioxinbelastungen in den Marschen sind keine auffälligen Werte öffentlich be-

kannt, letztere werden noch untersucht. Die geplante Elbvertiefung soll eine weitere deutliche Erhöhung des Schiffsverkehrs und damit der emittierten Schadstoffe zur Folge haben.

Die Messwerte spiegeln die enormen Schadstoffmengen, die zweifelsfrei durch den Schiffsverkehr auf der Elbe emittiert werden, bisher nicht wieder. Der Verbleib dieser Schadstoffe ist derzeit ungeklärt. Da Windrichtung und Richtung der Fahrrinne häufig übereinstimmen ist daneben mit bedeutsamen Kumulationseffekten zu rechnen.

Die Bundeswasserstrasse Elbe hat eine herausragende Bedeutung bei Verkehrsfrequenz und Tonnage und damit einhergehend auch bei der Emission von Schadstoffen. Während weltweit vergleichbare Häfen und damit die Verkehre von den Menschen weg an bzw. sogar vor die Küste verlagert werden wird hier weltweit einzig der umgekehrte Weg beschritten. Die Fahrrinne führt auf über 100 km Länge durch eine weithin dicht bewohnte und intensiv landwirtschaftlich genutzte Region, teilweise bis auf wenige hundert Meter an die Anrainer und Anbauflächen heran. Während an Land keine vergleichbare Anlage mit derart hohen Schadstoffmengen im Brennstoff ohne Abgasreinigung betrieben werden dürfte soll die jetzt bereits hohe Verkehrsdichte mit hoch belasteten Brennstoffen ohne Abgasreinigung wenige hundert Meter weiter noch deutlich erhöht werden, ohne dass der Verbleib dieser Schadstoffe geklärt ist.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die geplante Maßnahme einige Superlative beinhaltet. Die bisherigen Messungen werden dieser weltweit einzigartigen Situation bisher nicht ansatzweise gerecht. Es besteht daher dringender Klärungsbedarf hinsichtlich der Schadstoffmengen und deren Verbleib.

Bescheidung des Antrags:

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