

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 22. bis 23. April 2009
mit den niedersächsischen Behörden
und Trägern öffentlicher Belange
in Otterndorf

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis.....	I
Abkürzungsverzeichnis.....	III
1. Erörterungstag: 22. April 2009	1
TOP 1 Verfahrens- und Rechtsfragen	1
TOP 1.1 Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde	2
TOP 1.2 Selbständigkeit der Vorhaben bzw. Trennung der Verfahren.....	2
TOP 1.3 Ergebnisoffenes Verfahren.....	4
TOP 1.4 Erörterungstermin (Tagesordnung, Verfahrensweise, Protokoll).....	4
TOP 1.5 Allgemeines zu Umfang und Qualität der Planunterlagen.....	4
TOP 1.6 Sonstige verfahrensrechtliche Fragen	4
TOP 2 Bedarfsbegründung	6
TOP 2.1 Technische Notwendigkeit.....	6
TOP 2.2 Wirtschaftliche Notwendigkeit.....	6
TOP 2.3 Alternativen	8
TOP 2.4 Varianten.....	8
TOP 3 Betroffenheiten in der Bauphase	10
TOP 3.1 Immissionen	10
TOP 3.2 Beeinträchtigung der Fischerei	10
TOP 3.3 Sonstiges	10
TOP 4 Änderung der Tidedynamik	11
2. Erörterungstag: 23. April 2009	23
TOP 5 Dauerhafte Betroffenheiten	23
TOP 5.1 Betroffenheiten durch Änderungen der Tidedynamik.....	23
TOP 5.1.1 Beeinträchtigungen von Deichen, Standsicherheit der Ufer und sonstigen Hochwasserschutzanlagen	23
TOP 5.1.2 Beeinträchtigungen von Entwässerungseinrichtungen und Sperrwerken.....	29
TOP 5.2 Betroffenheiten durch schiffserzeugte Belastungen.....	31
TOP 5.2.1 Betroffenheiten durch Sog und Schwell	31
TOP 5.2.2 Immissionen	37
TOP 5.3 Betroffenheiten durch Baggergutunterbringung	37
TOP 5.4 Schäden an Grundstücken und Gebäuden.....	37
TOP 5.4.1 Schäden an Gebäuden durch Rutschungen und Setzungen	37

TOP 5.4.2	Schäden durch Zunahme von Überflutungsgefahren und Uferabbrüche.....	37
TOP 5.4.3	Schäden durch zusätzliche Erschütterungen/ Vernässung/ Sonstiges....	37
TOP 5.5	Beeinträchtigungen von Schifffahrt und Fischerei.....	38
TOP 5.5.1	Beeinträchtigung von Häfen und Hafenzufahrten	38
TOP 5.5.2	Beeinträchtigung der Fischerei	39
TOP 5.6	Beeinträchtigungen von Infrastruktur- und Versorgungseinrichtungen....	40
TOP 5.7	Betroffenheiten der Landwirtschaft	40
TOP 5.8	Andere Betroffenheiten.....	41
TOP 5.8.1	Auswirkungen auf Industrieanlagen und Gewerbebetriebe	41
TOP 5.8.2	Tourismus, Freizeit und Erholungsaktivitäten	41
TOP 5.8.3	Weiteres	42
TOP 6	Einwendungen zur UVU	43
TOP 6.1	Methodische Kritik	43
TOP 6.2	Schutzgut Mensch	43
TOP 6.3	Schutzgut Tiere	43
TOP 6.4	Schutzgut Pflanzen.....	46
TOP 6.5	Schutzgut Boden	46
TOP 6.6	Schutzgut Wasser	46
TOP 6.7	Schutzgut Luft	46
TOP 6.8	Schutzgüter Klima, Landschaft, Kulturgüter	46
TOP 6.9	Wechselwirkungen	46
TOP 7	Einwendungen zum LBP	47
TOP 8	Einwendungen zur FFH-Verträglichkeit	49
TOP 8.1	Gebietsschutz.....	49
TOP 8.2	Artenschutz.....	51
TOP 9	Sonstiges	52

Anhang 1: Tagesordnung

Anhang 2: Teilnehmerverzeichnis

Anhang 3: Anträge

Abkürzungsverzeichnis

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

NLWKN	Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz
NNatG	Niedersächsisches Naturschutzgesetz
MLUR	Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume Schleswig-Holstein
PFB	Planfeststellungsbehörde
PIZ	Planerischer Ist-Zustand
PSU	Salinität (Practical Salinity Units)
ReGe	ReGe Hamburg Projekt-Realisierungsgesellschaft mbH
STNE	Schwarztonnensander Nebelbe
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: 22. April 2009

TOP 1 **Verfahrens- und Rechtsfragen**

Herr Seidel (PFB) begrüßt um 10:04 Uhr die Anwesenden und eröffnet die Anhörung. Er verweist auf die weiteren Erörterungstermine und stellt sich und das Podium sowie die separate Antragsstelle vor.

Daran anschließend gibt **Herr Seidel** allgemeine und organisatorische Anmerkungen zum Termin. Dieser sei nicht öffentlich, heute sind die Träger öffentlicher Belange aus Niedersachsen eingeladen. Die Anwesenheit wird erfasst; andere, wie etwa die Presse, können nach pflichtgemäßem Ermessen der Planfeststellungsbehörde zugelassen werden.

Herr Seidel fragt, ob jemand anwesend ist, der nicht zum eingeladenen Teilnehmerkreis gehört. Es meldet sich niemand. Auf die Nachfrage, ob jemand etwas gegen die Teilnahme der Presse ab Mittag habe, meldet sich ebenfalls niemand.

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

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

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

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

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

Eine Niederschrift werde gemäß § 68 VwVfG angefertigt. Diese könne nach Fertigstellung eingesehen oder auch kostenfrei zugesandt werden. Parallel erfolge für Zwecke der Entscheidungsfindung der Planfeststellungsbehörde eine Tonaufzeichnung.

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

Herr RA Prof. Dr. Ewer macht grundsätzliche Anmerkungen zu § 73, Abs. 6 Satz 1 VwVfG sowie § 14 a WaStrG. Danach kann auf eine Erörterung verzichtet werden, das sei mit europa- und völkerrechtlichen Vorgaben vereinbar. Die Anhörungsbehörde hat 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 ergibt sich des Weiteren, dass auch kein Recht bzw. Anspruch der einzelnen Teilnehmer auf die Erörterung bestimmter Themen in gewünschter Länge und Tiefe bestehe. Vielmehr ist hier die Sicht der Planfeststellungsbehörde maßgebend, daher kann die Erörterung einzelner Themen auch vorzeitig zeitlich begrenzt werden, d.h. nicht, dass die Planfeststellungsbehörde den Themen keine angemessene Bedeutung zumisst, vielmehr geht es hier darum, ob und wie sich die Planfeststellungsbehörde noch einen weiteren Erkenntnisgewinn erhofft.

Die Redezeit solle max. 15 Minuten betragen. Die Planfeststellungsbehörde war im Termin in Hamburg zugegen, so dass davon ausgegangen werden kann, dass bezüglich der dort gehaltenen Vorträge und erörterten Einwendungen umfassende Kenntnis besteht. Daher wird darum gebeten, Vorträge aus Hamburg nicht erneut zu halten; als sinnvoller wird hier die Vertiefung einzelner Themen angesehen.

TOP 1.1 Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde

TOP 1.2 Selbständigkeit der Vorhaben bzw. Trennung der Verfahren

Herr Seidel fasst um 10:20 Uhr die eingegangenen Einwendungen und Stellungnahmen zu TOP 1.1 und TOP 1.2 zusammen.

Bevor Wortmeldungen zugelassen werden, bittet er **Herrn Osterwald (TdV)** die anwesenden Vertreter des Trägers des Vorhabens (TdV) vorzustellen und noch einmal einen Überblick über den Verfahrensablauf/Planungsstand zu geben. Dieser stellt die anwesenden Vertreter des TdVs vor. Daran anschließend stellt **Herr Ferk (TdV)** den Planungsstand vor.

Herr Seidel dankt und bittet um Auskunft bezüglich bekannt gewordener geplanter Maßnahmen zum Uferschutz im Altenbrucher Bogen.

Herr Osterwald erklärt, dass das Uferschutzkonzept unabhängig vom Vorhaben Fahrrinnenanpassung entwickelt worden sei. Auf Wunsch der Anwesenden könne Herr Marušić das Uferschutzkonzept für den Bereich Altenbrucher Bogen kurz vorstellen.

Herr Marušić (WSA Cuxhaven) hält einen kurzen Vortrag zum Uferschutzkonzept Altenbrucher Bogen.

Herr Seidel erklärt, dass der Inhalt des Vortrags nicht Bestandteil der Planunterlage sei, sondern nur der Information dienen soll und eröffnet dem Plenum die Möglichkeit Fragen zu stellen.

Herr Jochimsen (LK Cuxhaven) fragt, wie dieses Konzept in das Verfahren aufgenommen werden soll.

Herr RA Prof. Dr. Ewer erläutert, dass dies im Moment fachlich geprüft wird, es sei noch nicht ganz klar, ob eine Zulassung nach niedersächsischem Wasserrecht oder eine Einbeziehung in das laufende Verfahren möglich ist. Im Moment kann noch keine verbindliche Aussage dazu getroffen werden.

Herr RA Dr. Niederstadt (für Stadt Cuxhaven) äußert, dass dieses Konzept nicht separat betrachtet werden könne, neue Planungsunterlagen seien zwingend erforderlich. Bei Einbeziehung wäre dies eine Planänderung und neue Unterlagen wären erforderlich.

Herr Seidel erwidert, diese Unterlagen lägen der Planfeststellungsbehörde noch nicht vor.

Herr RA Prof. Dr. Ewer erläutert, dass die Planfeststellungsbehörde sich erst damit beschäftigen könne, wenn sich der TdV dazu entscheidet, diese Maßnahme mit in das Verfahren einzubeziehen und einen entsprechenden Ergänzungsantrag stellt. Erst dann könne die Maßnahme beurteilt werden. Im Moment bestehe kein Sachscheidungsbedarf.

Herr Zahrte (SG Hadeln) fragt, welche Möglichkeit besteht, dieses Konzept in das Planfeststellungsverfahren Fahrrinnenanpassung einzubringen.

Herr RA Dr. Schrödter (für Stadt Otterndorf, SG Sietland) unterstützt den Vorschlag von Herrn RA Dr. Niederstadt, das Konzept in das Verfahren mit einzubeziehen und verweist auf § 7 Abs. 2 der Bund-Länder-Vereinbarung.

Herr RA Prof. Dr. Ewer verweist noch einmal darauf, dass die Planfeststellungsbehörde nur über gestellte Anträge entscheiden kann; § 7 Abs. 2 der Vereinbarung lasse offen, welche Verfahrensmodalitäten ergriffen werden können. Der Vorschlag könne aber als Appell an den TdV gesehen werden, eine Einbeziehung zu prüfen.

Herr Jochimsen erklärt, bevor es zu einem Planfeststellungsbeschluss komme, müsse das Uferschutzkonzept rechtverbindlich abgeschlossen sein.

Herr RA Prof. Dr. Ewer erwidert, dass das geprüft wird.

Herr Seidel stellt fest, dass aus Sicht der Planfeststellungsbehörde alles erforderliche gesagt ist und fragt den TdV, ob dieser noch Stellung nehmen möchte.

Herr Osterwald erläutert die Strömungsverhältnisse im Altenbrucher Bogen und das Strombaukonzept. Aus Sicht des TdVs werde den ausbaubedingten Wirkungen in ausreichendem Maße mit den zwei UWAs Glameyer-Stack entgegengewirkt. Und die ausbaubedingten Wirkungen dadurch hinreichend gedämpft.

Herr RA Prof. Dr. Ewer regt an, zeitnah zu entscheiden, ob eine Einbeziehung in das Verfahren Fahrrinnenanpassung erfolgen solle oder nicht. Einen Entscheidungsvorbehalt zu dieser Frage im PFB sei eher unwahrscheinlich.

Herr Seidel schließt die Diskussion zu dem Thema und kommt zur Tagesordnung zurück. Auf Nachfrage gibt es keine weiteren Wortmeldungen zu TOP 1.1 und 1.2.

TOP 1.3 Ergebnisoffenes Verfahren

Daher kommt er zu TOP 1.3 und fasst die eingegangenen Einwendungen und Stellungnahmen zusammen.

Dazu besteht ebenfalls kein Erörterungsbedarf.

TOP 1.4 Erörterungstermin (Tagesordnung, Verfahrensweise, Protokoll)

Um 11:00 Uhr kommt **Herr Seidel** zu TOP 1.4 und stellt die eingegangenen Einwendungen und Stellungnahmen zusammenfassend vor.

Herr RA Dr. Schrödter vermisst in der Tagesordnung einen Teil, in dem der Hochwasserschutz und diesbezügliche Summationswirkungen diskutiert werden sollen.

Herr RA Prof. Dr. Ewer verweist auf TOP 4.2 (Zunahme von Sturmflutrisiken / Überflutungsgefahren). Dort sei geplant, die angesprochen Punkte in technischer und rechtlicher Hinsicht zu diskutieren.

TOP 1.5 Allgemeines zu Umfang und Qualität der Planunterlagen

TOP 1.6 Sonstige verfahrensrechtliche Fragen

Da keine weiteren Wortmeldungen erfolgen, kommt **Herr Seidel** zu TOP 1.5 und TOP 1.6. Diese fasst er zusammen und trägt die wesentlichen eingebrachten Einwendungen und Stellungnahmen vor.

Herr RA Prof. Dr. Ewer bittet vorab den Punkt Umfang und Qualität der Unterlagen bei den einzelnen Schutzgütern zu behandeln, eine allgemein übergreifende Diskussion hält er für wenig zielführend.

Herr RA Dr. Schrödter stimmt dem zu, betont dass die Gemeinde Sietland besonders hochwassergefährdet sei, es sei nicht nachvollziehbar warum die Gemeinde Sietland nicht im Verfahren beteiligt worden sei.

Herr RA Prof. Dr. Ewer verweist auf das VwVfG, wonach eine Auslegung nur dort erfolge, wo sich das Verfahren voraussichtlich auswirken werde. Zu Beginn eines Verfahrens nimmt die Planfeststellungsbehörde Anhaltspunkte dafür aus den Planunterlagen. Ergibt sich im Nachgang, dass weitere Gemeinden beteiligt werden müssen, wird eine Beteiligung nachgeholt.

Herr Seidel erwidert, dass die Samtgemeinde Sietland seiner Kenntnis nach, beteiligt worden sei. **Herr RA Dr. Schrödter** stimmt dem zu, bemängelt aber die fehlende Beurteilung der einzelnen Gemeinden.

Herr RA Prof. Dr. Ewer sagt, dass dies verfahrensrechtlich geprüft wird, stellt aber in den Raum, ob eine weitere Beteiligung/ Auslegung nicht nur zu einer Verzögerung führen würde. Er bittet zu überdenken, Verfahrenserfordernisse nicht als Selbstzweck zu sehen. Eine weitere Auslegung sei nur dann verfahrensförderlich, wenn dadurch neue Gesichtspunkte eingebracht werden würden.

Herr RA Dr. Schrödter bemängelt, dass die Planänderungsunterlagen sehr unübersichtlich übergeben wurden.

Frau Hansen (PFB) erläutert, dass die Planfeststellungsbehörde alles getan hat, um die Auslegung der Planfeststellungsunterlagen verständlich zu gestalten. Es waren Erläuterungen beigelegt, wie mit den Unterlagen umzugehen sei. Insbesondere wurde noch einmal direkt durch die Planfeststellungsbehörde vor Auslegung die Ordnungsmäßigkeit der Unterlagen in den einzelnen Gemeinden persönlich überprüft.

Herr Montz (NLWKN-Direktion) bemängelt, dass keine aktuellen Beweissicherungsberichte vorliegen würden, daher sei die Vorbereitung auf den Termin sehr schwierig gewesen.

Herr Niemeyer (NLWKN-Direktion) sieht hinsichtlich des Einvernehmens eine Relevanz der Beweissicherungsberichte für das Planfeststellungsverfahren, als Rückblick in die Vergangenheit, wie Auflagen aus der letzten Fahrrinnenanpassung eingehalten wurden.

Herr RA Dr. Niederstadt unterstützt den Vortrag des NLWKN.

Herr Schubel (Cuxhavener Deichverband) fragt, ob es eine Stellungnahme des TdVs zu den Einwendungen gegeben habe.

Herr Seidel antwortet, solche Stellungnahmen lägen der Planfeststellungsbehörde nicht vor.

Es gibt keine weiteren Wortmeldungen. Die Anhörung wird um 11:28 Uhr kurz unterbrochen.

TOP 2 Bedarfsbegründung

TOP 2.1 Technische Notwendigkeit

TOP 2.2 Wirtschaftliche Notwendigkeit

Um 11:43 Uhr eröffnet **Herr Seidel** den TOP 2. Hierbei fasst er zunächst den wesentlichen Inhalt der Einwendungen und Stellungnahmen zusammen, die sich mit dem Themenkomplex „technische und wirtschaftliche Notwendigkeit“ befassen.

Im Anschluss daran stellt **Herr Osterwald** im Rahmen einer kurzen Präsentation die Gründe dar, die aus Sicht des Trägers des Vorhabens den Bedarf für das Vorhaben begründen. So habe der Gesamtumschlag im Hamburger im Jahr 2008 140,4 Mio. t betragen. Nach einer Prognose soll dieser Umschlag bezogen auf das Jahr 2015 auf 221,6 Mio. t ansteigen. Auch die Schiffsgrößenentwicklung der vergangenen Jahre belege, dass ein Bedarf für den Ausbau bestehe. Von besonderer Bedeutung sei hierbei die tideunabhängige Erreichbarkeit des Hamburger Hafens. Anhand einer Auswertung von Ladungsanteilen am Gesamtumschlag stellt er dar, dass Schiffe mit Konstruktionstiefgängen unterhalb 12,50 m einen Anteil von 42 % und Schiffe mit einem Konstruktionstiefgang von mehr als 12,50 m bereits heute einen Anteil von 58 % erreichen.

Frau RA Dr. John (für UHV Kehdingen)) nimmt Bezug auf die derzeitige Weltwirtschaftskrise, die in den ausgelegten Planunterlagen noch nicht berücksichtigt worden sei. Vor dem Hintergrund von deutlichen Überkapazitäten sei kritisch zu hinterfragen, ob der Ausbau volkswirtschaftlich sinnvoll sei. Sie fordert das Verfahren auszusetzen, bis auf Grundlage neuerer Untersuchungen geklärt sei, ob der Ausbau volkswirtschaftlich zu rechtfertigen sei. Weiterhin bittet sie um Mitteilung, ob der TdV in seinen Untersuchungen die Folgekosten aufgrund des prognostizierten Klimawandels berücksichtigt habe.

Herr Osterwald entgegnet, die Kosten für den Klimawandel seien im Rahmen der Bedarfsbegründung nicht ermittelt worden; bei den Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen sei der derzeitige Ist-Zustand zugrunde gelegt worden. Zu der Frage des volkswirtschaftli-

chen Nutzens erläutert er, die Reeder könnten nicht dazu gebracht werden, freiwillig kleinere Schiffe einzusetzen. Aus diesem Grunde habe der TdV den Ist-Zustand mit bereits heute großen Schiffseinheiten zugrunde gelegt.

Frau RA Dr. John entgegnet, vor dem Hintergrund der derzeitigen Unsicherheiten sei ein Moratorium um so sinnvoller, um abwarten zu können, wie sich die zukünftige Größenentwicklung im Schiffsverkehr darstellen wird.

Herr Osterwald entgegnet, gerade in Krisenzeiten bestehe bei den Reedern die Bestrebung, große Schiffe einzusetzen, um die damit verbundenen Rationalisierungseffekte möglichst optimal nutzen zu können.

Herr RA Dr. Niederstadt weist darauf hin, dass für die Frage der Bedarfsbegründung nicht die Konstruktionstiefgänge, sondern die tatsächlich genutzten Tiefgänge maßgeblich seien. Die den Hamburger Hafen an- und ablaufenden Schiffe nutzen ihre jeweiligen Konstruktionstiefgänge fast nie aus. Ein Grund hierfür sei u. a. die Fahrt mit einem relativ hohen Anteil an Leercontainern. Er kritisierte, es fehle die Berücksichtigung von Alternativen. Weiterhin fehle die Berechnung des konkreten Nutzens für den mit dem Ausbau bezweckten zusätzlichen Tiefgang. Der TdV müsse konkret darlegen, welche wirtschaftlichen Effekte mit der geplanten zusätzlichen Fahrwassertiefe verbunden seien.

Herr Oellerich (TdV) weist auf die Schwierigkeit hin, zu bestimmen, welches Verhalten der Reeder ein belastbares Indiz für den Bedarf des Vorhabens darstellt. Die sei zumindest dann der Fall, wenn die Schiffe, die zur Verfügung stehenden Tiefgänge voll ausnutzen. Zwar sei es zutreffend, dass mögliche Tiefgänge nur selten ausgenutzt werden, dies sei aber kein Indiz gegen den Bedarf: die Reeder seien bestrebt, möglichst tideunabhängig nach Hamburg zu fahren. Containerschiffahrt sei in besonderem Maße an Fahrpläne gebunden; deshalb erfolge nur selten eine Ausnutzung vorhandener Tiefen. Wartezeiten führten aufgrund der fahrplanmäßigen Folgetaktung im Hinblick auf die Anfahrt weiterer Häfen zu großen Problemen. Anhand einer Folie stellt **Herr Oellerich** dar, dass für das Jahr 2008 2733 tideunabhängige und nur 326 tideabhängige Zu- und Abfahrten von und nach Hamburg erfolgten.

Herr RA Dr. Niederstadt erkundigt sich nach Anzahl, Tiefgang und Ladung dieser Schiffe und stellte die Vermutung auf, dass nur sehr wenige Schiffe vom geplanten Ausbau der Elbe profitieren. Die grundlegende Frage sei, ob ein Verzicht auf den Ausbau die Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens tatsächlich beeinträchtige. Zu prüfen sei somit, ob die mit dem Ausbau verbundenen Vorteile im Verhältnis zu den ausbaubedingten Nachteilen verhältnismäßig seien.

Herr Seidel erläutert, dass bei der Frage der Planrechtfertigung die Gerichte bisher einen eher großzügigen Maßstab angelegt hätten; ein Bedarf werde bereits dann angenommen, wenn das Vorhaben vernünftigerweise geboten sei.

Herr RA Dr. Niederstadt vertritt die Auffassung, die der Bedarfsbegründung zugrunde liegende Ausarbeitung von PLANCO sei nicht mehr tragfähig, da diese generell veraltet und insbesondere die wirtschaftlichen Effekte des Jade-Weser-Ports nicht berücksichtigt worden seien. Die Fahrrinnenanpassung werde zu immensen Folgekosten führen, die bei der Ermittlung des volkswirtschaftlichen Nutzens berücksichtigt werden müssen. Diesbezüglich sei eine neue Ausarbeitung zur Bedarfsbegründung erforderlich.

Herr Oellerich erläutert, die Nutzen-Kosten-Untersuchung werde bereits in einer frühen Planungsphase erstellt; sie diene vorrangig der Meinungsbildung der Bundesregierung bei der Priorisierung verschiedener Ausbauvorhaben. Trotz einer gegenwärtig veränderten Sachlage könne davon ausgegangen werden, dass die Bedarfsbegründung nach wie vor belastbar sei. Er weist darauf hin, dass die wirtschaftlichen Effekte des Jade-Weser-Ports bei den Wirtschaftlichkeitsberechnungen für das Vorhaben Fahrrinnenanpassung berücksichtigt worden seien. Es seien keine Anhaltspunkte ersichtlich, dass die Unterlage nicht mehr tragfähig sei.

Herr RA Dr. Niederstadt verweist auf ein Gutachten der Fa. Umwelt Media Consult, in dem die Frage des Bedarfsnachweises substantiiert widerlegt worden sei.

TOP 2.3 Alternativen

TOP 2.4 Varianten

Zum Themenkomplex Alternativen/Varianten trägt **Herr Seidel** den wesentlichen Inhalt der hierzu vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen vor.

Herr RA Dr. Schrödter kritisiert, dass das Projekt Fahrrinnenanpassung keiner strategischen Umweltprüfung (SUP) unterzogen worden sei. Die Fahrrinnenanpassung sei im September 2004 durch Kabinettsbeschluss den im Bundesverkehrswegeplan aufgeführten Vorhaben gleichgestellt worden, ohne dass eine SUP durchgeführt worden sei. Nicht nur bei der Neuaufstellung, sondern auch bei der Änderung des Verkehrswegeplans müsse eine SUP durchgeführt werden. Dem stehe nicht entgegen, dass es im September 2004 noch keine Grundlage im nationalen Recht für eine SUP gegeben habe. Nach Ablauf der Umsetzungsfrist der europäischen SUP-Richtlinie ab Juli 2004 hätte diese direkt angewendet werden müssen.

Herr RA Prof. Dr. Ewer entgegnet, dass eine Direktanwendung der SUP-Richtlinie überhaupt nur dann in Betracht komme, wenn diese hinreichend bestimmt sei; dies sei aber wohl nicht der Fall. Die Beantwortung dieser Frage könne aber letztlich dahinstehen, da sich der Anwendungsbereich der SUP-Richtlinie nur auf solche Pläne und Projekte erstrecke, die aufgrund von Rechts- und Verwaltungsvorschriften aufgestellt werden müssen. Beim Bundesverkehrswegeplan handele es sich dagegen um ein gesetzlich nicht verankertes freiwilliges Instrument der Bundesregierung.

Herr RA Dr. Niederstadt wiederholt seine Forderung, dass der Umstand, dass der Ausbau nur wenigen, besonders großen Schiffen zugute komme, zu Folge habe, dass besonders intensiv nach günstigeren Alternativen gesucht werden müsse. In Betracht komme beispielsweise ein Leichtern dieser Schiffe in Cuxhaven, Bremerhaven oder Brunsbüttel, bevor diese dann die Fahrt zum Hamburger Hafen fortsetzen. Die Prüfung möglicher Alternativen habe eine große Bedeutung für die Gesamtabwägung.

Herr RA Prof. Dr. Ewer erläutert, die Frage der Bedarf begründung sei nicht so sehr für die Planrechtfertigung, sondern in weitaus größerem Maße für die Abwägung von Bedeutung. Hierbei habe eine Zieladäquanza abwägung zu erfolgen. Die Frage sei somit, ob das gleiche Ziel mit in der Gesamtabwägung geringeren Eingriffen erreicht werden kann.

Frau RA Dr. John bemängelt, dass bisher keine konkreten Zahlen vorgelegt worden seien, welche Schiffe den Hamburger Hafen bisher nicht anlaufen konnten. Darüber hinaus lägen bereits Planungen für Schiffe vor, die aufgrund ihres Konstruktionstiefgangs den Hamburger Hafen auch nach Durchführung der Fahrrinnenanpassung nicht erreichen können. Erforderlich sei in jedem Fall ein norddeutsches Hafenkonzzept.

Herr Seidel entgegnet, dass hiermit insbesondere Fragen angesprochen würden, die sich an Bundes- und Landespolitik richten. Innerhalb des hier zu beurteilenden Planfeststellungsverfahrens könne diese umfassende Fragestellung voraussichtlich nicht beantwortet werden.

Herr RA Prof. Dr. Ewer bestätigte diese Ausführung und trägt ergänzend vor, dass eine umfassende Seehafenkonzzeption politisch aufgrund des Gebotes der Ressourcenschonung durchaus sinnvoll sein möge, dies könne aber nicht Gegenstand des konkreten Genehmigungsverfahrens sein. Fragen eines möglichst optimalen Ressourcenschutzes seien im politischen Bereich von großer Bedeutung, im Rahmen der von der Planfeststellungsbehörde zu beantwortenden rechtlichen Fragestellungen sei der Aspekt einer Seehafenkonzzeption dagegen voraussichtlich nicht relevant. Es entspreche der ständigen Rechtsprechung, dass sich Alternativen am konkreten Planungsziel orientieren müssten.

Herr RA Dr. Schrödter nimmt Bezug auf die Vorgaben der Wasserrahmenrichtlinie (WRRL), die, für den Fall einer Verschlechterung des Gewässerzustandes, eine weit angelegte Alternativenprüfung vorsehe. Diese beschränke sich nicht nur auf projektbezogene Alternativen, sondern entspreche in ihrem Umfang der Alternativenprüfung nach SUP-Richtlinie. In die Alternativenprüfung seien somit auch andere Standorte wie z.B. Cuxhaven einzubeziehen.

Herr RA Prof. Dr. Ewer entgegnet, die Frage, unter welchen Voraussetzungen eine Verschlechterung im Sinne der WRRL anzunehmen sei, sei noch nicht abschließend geklärt. Auch wenn der Wortlaut der einschlägigen Vorschriften keine Erheblichkeits-

schwelle vorsehe, spreche der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit dafür, dass nicht jede graduelle Veränderung zu einer Verschlechterung führt.

Um 12:53 Uhr schließt **Herr Seidel** den TOP und unterbricht die Verhandlung für eine Mittagspause.

TOP 3 Betroffenheiten in der Bauphase

Herr Seidel führt die Verhandlung um 14:30 Uhr fort und weist noch einmal darauf hin, dass Anträge schriftlich bei der Antragsstelle zu stellen sind. Dann übergibt er die Verhandlungsleitung zu TOP 3 Betroffenheiten in der Bauphase an Herrn Böschen.

TOP 3.1 Immissionen

Herr Böschen (PFB) begrüßt die Anwesenden und fasst die zu TOP 3.1 eingebrachten Stellungnahmen zusammen. Auf Nachfrage besteht dazu im Plenum kein weiterer Erörterungsbedarf.

TOP 3.2 Beeinträchtigung der Fischerei

Danach fasst **Herr Böschen** die wesentlichen Stellungnahmen zu dem TOP 3.2 zusammen. Auch hierzu besteht im Plenum kein weiterer Erörterungsbedarf.

TOP 3.3 Sonstiges

Herr Böschen fasst die wesentlichen Stellungnahmen zu dem TOP 3.3 zusammen. Und fragt, ob hierzu weiterer Erörterungsbedarf besteht.

Frau RA Dr. John, möchte die eingebrachten Stellungnahmen dahingehen ergänzen, dass auch in der Bauphase eine erhöhte Verschlickung zu befürchten sei, hier müssten entsprechende Vermeidungsmaßnahmen ergriffen werden.

Herr Böschen nimmt dies auf und weist darauf hin, dass dieser Punkt unter TOP 5.1.2 ausführlich besprochen wird und beendet damit die Erörterung von TOP 3.

TOP 4 Änderung der Tidedynamik

Um 14.44 Uhr beginnt die Erörterung von TOP 4. **Herr Seidel** bittet Herrn Dr. Heyer dazu die Ergebnisse der Untersuchung der BAW vorzustellen.

Aus dem Plenum erfolgt durch **Herr Hahl (HDUV)** die Bitte, den Vortrag zu verschieben, da **Herr Heitsch (HDUV)** erst wieder später anwesend sein wird.

Herr Seidel lehnt dies ab, da der Vortrag als Diskussionsgrundlage für die folgenden TOPs eher vor diesen sinnvoll sei.

Herr Dr. Heyer (BAW, TdV) beginnt mit seinem Vortrag, dabei macht er unter anderem Ausführungen zum Strombaukonzept/ ausbaubedingten Änderungen der Tidekenngrößen/ Sturmflutkenngrößen und zu Salzgehaltsänderungen.

Herr Seidel dankt für den ausführlichen Vortrag (Dauer ca. 45 Minuten) und eröffnet die Diskussion.

Herr Heinsohn (UHV Kehdingen) äußert, dass die Nebengewässer der Elbe durch die längeren Ruhezeiten immer mehr verschlickten würden, was wiederum gesteigerte Unterhaltungsbaggerungen nach sich ziehen würde; ausbaubedingt werde hier eine nochmalige Zunahme erwartet.

Herr Niemeyer fordert, dass TOP 5.1.2 erweitert wird auf die Belange der Nebengewässer.

Herr RA Prof. Dr. Ewer antwortet, dass dagegen keine Bedenken bestehen.

Danach möchte **Herr Niemeyer** wissen, ob die Modellierung mit fester Sohle durchgeführt worden sind.

Herr Dr. Heyer antwortet, teils mit fester Sohle und im vereinfachten Modell mit beweglicher Sohle. Auf weitere Nachfrage von **Herr Niemeyer** äußert er, dass sich dabei Veränderungen der Tidekenngrößen ergeben hätten, die sich in den Anlagen der Gutachten wiederfinden lassen.

Herr Hahl fragt, ob untersucht worden sei, wie weit sich die Salzwassereindringung landeinwärts Richtung Wasserwerke verschiebe.

Herr Oellerich weist darauf hin, dass die Versalzung des Grundwassers unter dem Schutzgut Wasser ausführlich erörtert wird und bittet um eine Verschiebung der Erörterung dieser Frage.

Herr RA Dr. Niederstadt fürchtet durch das Vorhaben um die Deichsicherheit, insbesondere im Altenbrucher Bogen. Eine Reihe der BAW-Aussagen seien durch eigene Gutachter fachlich überprüft worden. Dabei erscheine insbesondere das Morphodynamik-Gutachten unzureichend. Dieses enthalte eine 3D-Berechnung, die nur schwer verwendbar sei, da sie nur über 14 Tage berechnet sei. Für belastbare Aussagen müsse diese Berechnung aber über einen längeren Zeitraum geführt werden, ca. 3-5 Jahre.

Die drei 2D-Berechnungen würden alle zu unterschiedlichen Ergebnissen kommen. Es sei nicht klar, welches Ergebnis relevant sei. Nach eigenen Aussagen der BAW würden die Berechnungen zu keinen belastbaren Prognoseergebnissen führen. Der eigene Gutachter sei der Meinung, dass es bessere Systeme gebe, die zu belastbaren Ergebnissen führen würden. Diese Verfahren müssten hier angewandt und der Modellprognose zugrunde gelegt werden. Er beantragt die Erstellung einer verlässlichen Modellberechnung hinsichtlich der Morphodynamik, in die dann auch Planänderungen mit einbezogen wären. [vgl. Antrag Nr. 02]

Herr Seidel dankt für den Beitrag und fragt er ihn, wieso seiner Meinung nach 2D-Berechnungen besser als 3D-Berechnungen seien.

Herr RA Dr. Niederstadt antwortet, 2D-Berechnungen seien durchaus geeignet, sofern sie belastbare Ergebnisse liefern. Die vorliegenden Ergebnisse seien jedoch so unterschiedlich, dass sie nicht verlässlich erscheinen.

Herr Dr. Heyer erläutert, damit ein Modell prognosefähig ist, müssen hohe Anforderungen erfüllt sei, insbesondere müssten alle relevanten naturnahen Parameter eingestellt werden. Er wisse nicht, ob das Gutachten der Einwender diese Anforderungen erfüllt. Er habe natürlich ein Interesse daran, das Gutachten einzusehen, erst dann sei eine fachliche Diskussion sinnvoll.

Herr RA Dr. Niederstadt wiederholt, wenn es Verfahren gibt, die realistische Ergebnisse liefern, sollen diese herangezogen werden.

Herr Niemeyer stellt denselben Mangel in der Bewertungsgrundlage fest. Damit soll umgegangen werden, darauf solle unter TOP 5 näher eingegangen werden.

Herr Dr. Spingat (Manzenrieder+ Partner) fragt, wie es um die Nachhaltigkeit der Maßnahme bestellt sei. Wie kann sichergestellt werden, dass die Tidekennwerte eingehalten werden und die Nachhaltigkeit der UWAs gesichert wird.

Herr Dr. Heyer erläutert, dass die Nachhaltigkeit der Bauwerke/Stabilität der UWAs nicht Aufgabe der BAW und nicht Gegenstand der Gutachten sei. Die UWAs müssten in einer nachhaltigen Bauweise errichtet werden. Aufgrund der hohen Morphodynamik im Elbmündungsbereich könne eine 100 % Nachhaltigkeit der UWAs nicht sicher prognostiziert werden.

Herr Dr. Spingat stellt weiterhin die Nachhaltigkeit der UWAs in Frage.

Herr Osterwald antwortet daraufhin, dass man sich selbstverständlich frühzeitig über die Nachhaltigkeit der Bauwerke Gedanken gemacht habe. Die stabile Bauweise wurde in einer Machbarkeitsstudie untersucht. Es sollen Bauwerke errichtet werden, die wirtschaftlich und anpassungsfähig an die morphologischen Entwicklungen sind.

Herr Niemeyer fragt, inwieweit auszuschließen sei, dass sich die Elbe durch die Tidenenergie, unabhängig vom Strombaukonzept, eine neue Rinne baggert.

Herr Dr. Heyer antwortet, im Ergebnis sei dies aufgrund des heutigen Kenntnisstandes nicht zu erwarten.

Herr Niemeyer meint daraufhin, dass sich die Durchflussverhältnisse durch das Vorhaben verändern werden. Aus seiner Kenntnis der Gutachten sei eine mögliche Rinnenbildung nicht ausreichend untersucht worden und könne daher nicht ausgeschlossen werden.

Herr Dr. Heyer erwidert, jedenfalls müsse bei einer neuen Rinnenbildung strombaulich reagiert werden.

Herr Zahrte fragt, in welchen Größenordnungen sich durch das Strombaukonzept die Strömungsgeschwindigkeiten im Bereich Altenbrucher Bogen ändern würden.

Herr Dr. Heyer antwortet, es werde eine Zunahme der Strömungsgeschwindigkeit um 8% in der tiefen Rinne prognostiziert, diese setze sich dann mit geringeren Absolutwerten im Uferbereich fort und führt zu zusätzlicher Erosion. Daher wurde im Gutachten empfohlen, ein Ufersicherungskonzept für den Altenbrucher Bogen zu erstellen.

Herr Zahrte fragt, ob die BAW auch die Auffassung teilt, dass das Watt besonders schützenswert sei.

Herr Dr. Heyer stimmt dem zu.

Herr Schubel fragt, ob der BAW die einzelnen Einwendungen zugeleitet worden sind, insbesondere die vom Cuxhavener Deichverband.

Herr Osterwald antwortet, dass keine einzelnen Einwendungen zugeleitet wurden, sondern nur eine Zusammenfassung der Einwendungen.

Herr Schubel fragt weiter, ob es dazu eine Bewertung der BAW gibt, die Gegenstand der Planunterlagen geworden ist.

Herr Osterwald antwortet, dass die Planänderungsunterlagen unter Berücksichtigung aller Einwendungen und Stellungnahmen erstellt worden seien. In den Planänderungsunterlagen sei auch eine 4-seitige Stellungnahme der BAW zu den Veränderungen enthalten.

Herr Schubel fragt, was ist, wenn die Wirkungen im Elbmündungstrichter so dynamisch und unvorhersehbar sind, dass die UWA Medemrinne nur schwer oder gar nicht gehalten werden kann.

Herr Dr. Heyer antwortet, im Ergebnis befürchte er dies nicht.

Herr Schubel fragt weiter, ob die BAW der Frage nachgegangen ist, wie viel Strömungszunahme dem Altenbrucher Bogen insbesondere den Bühnenköpfen noch zuzumutbar sei.

Herr Dr. Heyer antwortet, dies sei keine Aufgabe der BAW.

Herr Seidel unterbricht um 16:22 Uhr die Anhörung für eine 15 min. Pause.

Herr RA Prof. Dr. Ewer eröffnet die Verhandlung um 16:45 Uhr erneut. Er weist darauf hin, dass die TOP 4.1 bis 4.4 zusammen erörtert werden. Des Weiteren informiert er die Teilnehmer des Erörterungstermins über das praktische Problem, dass aufgrund der zügigen Diskussion zum TOP 4 leider die Gutachter des TdV zum TOP 5 erst am nächsten Tag anwesend sein könnten. Eventuell könnte man den TOP 5.8 vorziehen.

Herr Jacobs (Stadt Stade) fragt nach dem Antrag, dass die Verschlickung der Nebenflüsse unter TOP 5.5 abzuhandeln seien. Er fragt, ob dieser Punkt trotzdem heute erörtert werden könnte.

Herr RA Prof. Dr. Ewer verneint aufgrund der Abwesenheit der Gutachter und eröffnet die Sachdiskussion und erteilt **Herrn Heitsch** das Wort.

Herr Heitsch beklagt sich darüber, dass der TOP 4 bereits ohne seine Anwesenheit erörtert worden sei, obwohl er die Verhandlungsleitung ausdrücklich darum gebeten hatte, auf seine Anwesenheit zu warten. Er bittet noch einmal darum, die Bilder der Strömungszunahmen aus dem Gutachten der BAW zu zeigen. Insbesondere gehe es ihm hier um die maximale Zunahme des Ebbstromes. Es könne nicht sein, dass immer wieder behauptet werde, dass es nur maximal eine 8%ige Zunahme gebe, obwohl den Unterlagen der doppelte Wert zu entnehmen sei. Es kann nicht sein, dass die Strömungszunahme immer auf die leichte Schulter genommen werde.

Die größten Strömungszunahmen von rd. 0,3 m/s seien ausgerechnet im Altenbrucher Bogen festzustellen, wo bereits heute die stärksten Strömungen sind. Aufgrund der prognostizierten Strömungszunahme für diesen Bereich, würde hier daher das größte und stabilste Material benötigt.

Herr Dr. Heyer erläutert, dass bei den maximalen Strömungsgeschwindigkeiten die Zunahmen in den Spitzen die größten Strömungsänderungen seien, die bei 15 cm/s lägen. Die Absolutwerte betragen über 1,5 m/s, das heißt, dass es also entgegen den Aussagen von **Herrn Heitsch** nicht der doppelte Wert sein könne. Im Gutachten seien auch Längsprofile in der Fahrrinnenmitte im Bereich der größten Strömungen erstellt worden, aus denen die Absolutwerte und die ausbaubedingten Änderungen abgelesen werden könnten. Die entsprechenden Werte könnten hier im Zentimeterbereich abgelesen werden.

Herr Osterwald bittet **Herrn Heitsch** um Aufklärung, welcher Ort gemeint sei, an denen die beiden Werte gegenübergestellt worden sind.

Anhand einer Folie zum Bereich Altenbrucher Bogen erläutert **Herr Osterwald** die berechneten Werte (Vergrößerung des Deltas). Es sei darauf hinzuweisen, dass sich die Strömungserhöhung in der tiefen Rinne von der Fahrrinnenmitte zum Uferstrand hin abbaue. Auch **Herr Dr. Heyer** bestätigt noch einmal, dass in der tiefen Rinne die maximalen Zunahmen zu erwarten seien.

Aus Sicht von **Herrn Heitsch** sei die Herstellung von Bühnenketten im Bereich Altenbrucher Bogen eine vernünftige Lösung. Es stelle sich allerdings die Frage, wie diese technische Maßnahme in das laufende Planfeststellungsverfahren eingebracht werden könne. Der Hadelner Deich- und Uferverband (HDU) lehne den Bau der UWAs vor Glameyer Stack ab. Man werde daher beim Thema Deichsicherheit keinen Schritt weiterkommen.

Herr Osterwald weist an dieser Stelle auf die Arbeit eines gemeinsamen Arbeitskreises aus Vertretern des Landes Niedersachsen, dem Landkreis Cuxhaven und des HDU sowie der WSV hin, der im Jahr 2005 aufgrund der im Bereich des Altenbrucher Bogens nach der letzten Fahrrinnenanpassung festgestellten Deichschäden seine Arbeit aufgenommen hat. Gemeinsam habe man die BAW beauftragt, entsprechende Untersuchungen durchzuführen. Er zitiert aus dem abgestimmten Schlussprotokoll der Arbeitsgruppe vom 13.11.2006 in Otterndorf, welches er damit ins Verfahren einführt. Danach sei in der 6. Sitzung der Arbeitsgruppe einvernehmlich festgehalten worden, dass Unterwasserablagerungsflächen geeignete Maßnahmen seien, die Abbruchkanten vor Altenbruch zu stabilisieren, sofern diese lagestabil seien. Er zitiert Herrn Heitsch mit der Bemerkung, dass mit dem Konzept der UWAs die Wattverhältnisse von 1998 wieder hergestellt werden könnten.

Ferner weist er aus demselben Protokoll auf eine weitere Information hin, die er ebenfalls in dieses Verfahren einführen möchte. Danach habe der Vertreter des Landkreis Cuxhaven über einen öffentlichen Termin der AGU (Aktionsgemeinschaft Untere Elbe) Termin informiert, der am 12.12.2006 um 18:00 Uhr im Kreishaus Cuxhaven zum Thema „Deichsicherheit“ mit den Gutachtern der BAW unter der Leitung von Herrn Zahrtke und der Anwesenheit von Herrn Heitsch stattgefunden hat. Die Aspekte

der Deichsicherheit seien solange diskutiert worden, bis kein Diskussionsbedarf mehr bestanden hätte.

Auf dieser Basis hätte es dann vom WSA Cuxhaven eine Weiterentwicklung gegeben. Die UWA als weiches Wasserbauwerk, das sich Entwicklungen anpassen könne, sei nicht nur optionaler, sondern fester Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens geworden und im Planänderungsverfahren wurde die Option einer weiteren UWA nunmehr zum festen Planungsbestandteil.

Es sei nun ein Leichtes mit dem Fachverstand des HDU, des Ausbauplaners und den Fachleuten des Landes Niedersachsen sowie des WSA Cuxhaven die bisherige Planänderung um eine Fortführung der Bühnenanlage von Cuxhaven zu ergänzen.

Beide Verfahren könnten, sofern die Fachleute über die Realisierung einig seien, sinnvoll sein, aber es bedürfe einer juristischen Entscheidung, ob die Verfahren zusammengeführt werden könnten. Falls alle Beteiligten einig über die Realisierung seien und die Ziele zur Deckung gebracht werden könnten, sowie nach Erstellung der erforderlichen Planunterlagen, wäre dann über ein Beteiligungsverfahren zu entscheiden. Dies könnte die Einführung ins Verfahren äußerst vereinfachen.

Zum Abschluss merkt **Herr Osterwald** an, dass ihm als Planer die Diskussion über die Strombaudämpfungskonzeption nicht gefallen habe. Er weist hier darauf hin, dass in der Machbarkeitsstudie 2003 die Maßnahme zunächst ohne Strombau geplant war. Da die Baggermengen größer als bei der letzten Fahrrinnenanpassung gewesen seien (statt 25 Mio. m³ nun 38 Mio. m³) sei unter Berücksichtigung der entwickelten Leitlinien das Strombaukonzept eingeführt worden, um die Baggermengen zu reduzieren und den natürlichen Entwicklungen im Ästuar entgegenzuwirken. Auch wenn die geplante Fahrrinnenanpassung nicht käme, müsste bei der natürlichen Entwicklung auch ein ähnliches Strombaukonzept erfolgen.

Herr Zahrte bestätigt die Ergebnisse des Arbeitskreises, die letztlich dazu beigetragen hätten, das hier diskutierte Konzept zu entwickeln.

Es stelle sich die Frage, wie man den modifizierten Vorschlag des WSA Cuxhaven, nämlich die UWAs mit Bühnenfeldern zu ergänzen, ins laufende Verfahren einbringen könne. Man würde dies sehr begrüßen, da auf diese Weise erhebliches Konfliktpotential aus dem Verfahren herausgenommen werden könne. Letztlich müsse dies rechtlich abgestimmt werden, in welcher Art und Weise eine entsprechende Antragstellung geschehen könne. Es sei dabei zu berücksichtigen, dass die Stadt Cuxhaven zu der Konzeption noch eine eigene Position habe.

Herr Seidel hält die Diskussion für sinnvoll, weist allerdings darauf hin, dass der modifizierte Vorschlag „Bühnenlösung“ des WSA Cuxhaven mit den eigentlichen Planunterlagen nichts zu tun habe. Trotzdem eröffnet er noch einmal die Diskussion, da dies möglicherweise zu einer weiteren Entwicklung führen könne.

Herr RA Prof. Dr. Ewer macht noch einmal deutlich, dass es die Aufgabe der Anhörungsbehörde sei, über gestellte Anträge zu entscheiden, sie aber nicht die Hoheit habe, Anträge zu stellen. Gleichwohl habe man nach dem Verwaltungsverfahrensrecht

die Möglichkeit, den Antragsteller zu beraten, d.h. sich Gedanken darüber zu machen, auf welchem verfahrensrechtlich einfachen Weg das Konzept verfolgt werden könne. Er fragt in diesem Zusammenhang, ob das Konzept konsensfähig oder ob es Gegner gebe bzw. ob auch ein Konsens mit den Naturschutzverbänden möglich wäre. Wenn man ein vereinfachtes Beteiligungsverfahren durchführen möchte, wäre es natürlich wichtig zu wissen, ob die Verbände der Sache kritisch-konstruktiv oder fundamental ablehnend gegenüber stehen würden.

Herr RA Dr. Niederstadt erklärt in diesem Zusammenhang, dass man, ohne entsprechende Unterlagen gesehen zu haben, hierzu nichts sagen könne. Des Weiteren verweist er auf die geplanten Schiffsliegeplätze der Stadt Cuxhaven, die in dem Bereich der geplanten Bühnenfelder liegen würden.

Herr Osterwald möchte von Herrn RA Dr. Niederstadt wissen, auf welcher Grundlage die Untersuchungen für die Bühnen durchgeführt werden sollen. Er weist darauf hin, dass auch bereits in der Voruntersuchung Bühnen untersucht worden seien. Daher kenne man die grundsätzliche wasserbauliche Wirkung.

Da die Diskussion sich in einer rechtlichen Grauzone bewege, regt **Herr RA Prof. Dr. Ewer** an, sich beispielsweise am Rande der anstehenden Erörterungstermine in Cuxhaven am 4. oder 5. Mai 2009 in einem kleinen Kreis mit Vertretern der Stadt Otterndorf, der Stadt Cuxhaven, den Wasser- und Bodenverbänden und einem autorisierten Vertreter der Naturschutzverbände zu einem informellen Meinungsaustausch mit der Anhörungsbehörde zu treffen, um zu klären, ob die Maßnahme von den Beteiligten überhaupt gewollt sei und ob ein Konsens mit den Planungsbeteiligten hergestellt werden und man so auf ein förmliches Beteiligungsverfahren verzichten könne. Er schlägt vor, dass der TdV diesen Termin mit einem kleinen Teilnehmerkreis initiere.

Hierauf entgegnet **Herr Osterwald**, dass er dies tun möchte. Auf seine Nachfrage hin stimmen auch **Herr Meyer (Leiter WSA Cuxhaven)** und der **NLWKN** zu.

Herr RA Dr. Niederstadt als Vertreter der Stadt Cuxhaven weist darauf hin, dass er ohne Rücksprache noch keine konkrete Zusage zur Teilnahme machen könne. Prinzipiell zeige er sich jedoch zu dem geplanten Meinungsaustausch offen.

Herr Stechmann (UHV Altes Land) führt aus, dass im Alten Land die gleichen Probleme wie in Kehdingen anzutreffen seien. Dies betreffe vor allem die fehlende Freiflut der Entwässerungseinrichtungen, aber auch die Verschiebung der Brackwasserzone. Die Obstbauern im Alten Land bräuchten das Wasser zur Beregnung. Er verweist auf die Gespräche mit **Herrn Osterwald**, führt jedoch aus, dass man hier noch zu keinem Ergebnis gekommen sei.

Herr Seidel weist an dieser Stelle darauf hin, dass die Problematik der Verschiebung der Brackwasserzone zu einem späteren Zeitpunkt unter TOP 5 erörtert werde.

Herr RA Dr. Niederstadt ist der Meinung, dass die Sedimentverlagerung durch den Flussausbau einen erheblichen Eingriff darstelle. Er stellt die Frage, ob es schon ein abgeschlossenes Sedimentmanagementkonzept gebe und welche Maßnahmen im Rahmen dieses Konzeptes geplant seien, um die negativen Auswirkungen der Sedimentumverteilung in den Griff zu bekommen.

Herr Seidel führt hierzu aus, dass das Sedimentmanagementkonzept streng genommen, nichts mit der Fahrrinnenanpassung zu tun habe. Gleichwohl sei die Frage informell interessant und er bittet **Herrn Osterwald** um Sachaufklärung.

Herr Osterwald erläutert, nach der letzten Fahrrinnenanpassung seien auf der Grundlage von wasserbaulichen Überlegungen Systemstudien der BAW zur Entwicklung der Außenelbe durchgeführt worden, aus denen auf der Basis eines Leitbildes der 50er Jahre das Strombaukonzept entwickelt worden sei. Die damaligen Überlegungen hätten folgende drei Ergebnisse ergeben:

Ziel sei die Dämpfung der eindringenden Tideenergie insbesondere im Mündungstrichter durch strombauliche Maßnahmen, des Weiteren Schaffung von Flutraum im Bereich zwischen Glückstadt und Geesthacht sowie die Optimierung des Sedimentmanagements unter Berücksichtigung des Gesamtsystems der Elbe.

Die Optimierung des Sedimentmanagementkonzeptes habe auf Grundlage der BAW-Studien bereits zu einer Veränderung der Umlagerungsstrategie im Ist-Zustand geführt. Das Unterhaltungsbaggergut werde nunmehr nicht mehr bei Pagensand verklappt, sondern bis zum Störbogen verbracht.

Das Strombaukonzept im Fahrrinenausbau sei ein erster Schritt hin zu einer langfristigen Entwicklung des Strombaukonzeptes bzw. des langfristigen Sedimentmanagementkonzeptes. Das weiche Strombaukonzept werde intern weiterentwickelt und ständig überprüft (z.B. Messungen in der Natur, Modellläufe). Es gebe keine 100 %igen Lösungen und daher müsse man sich immer wieder mit den natürlichen Entwicklungen befassen. Dies betreffe auch die Nachhaltigkeit von Bauwerken im Ästuar. Er weist ausdrücklich darauf hin, dass es kein fertiges Konzept gebe, dass für die Zukunft gelten könne.

Herr Jacobs gibt zu Protokoll, dass die Stadt Stade ihre ausgewogene Stellungnahme vom 24.04.2007 vollinhaltlich aufrechterhalte. Er stellt hier noch einmal die Frage, wie es mit den Ablagerungen in den Nebenströmen im Bereich Stade, d.h. Schwinde und Süderelbe bestellt sei. Wie könne hier gewährleistet werden, dass entsprechende Fahrwassertiefen aufrechterhalten werden könnten.

Herr Seidel erwidert hierzu, dass die Thematik der Verschlickung der Nebenelben unter TOP 5 behandelt werde. Nach Abschluss des TOP 4 werde man umgehend in die Erörterung zu TOP 5 einsteigen.

Herr Osterwald bietet an, eine erste Antwort zu dieser Thematik zu geben. Entsprechende Antworten stünden im Übrigen auch in den Antragsunterlagen. Von der BAW seien die entsprechenden ausbaubedingten Schwebstoffveränderungen ermittelt wor-

den. In den Nebenelben sei im Bereich der Zunahme eine Sedimentation in der Größenordnung von 3-7 % abgeleitet worden. In der Hahnöfer Nebenelbe sei eine Abnahme von 10 % ermittelt worden. Das gleiche sei für die Betroffenheit der Häfen ermittelt worden. Insgesamt könne es unter Worst-Case-Gesichtspunkten eine leichte Verstärkung der bestehenden Sedimentationsprozesse geben.

Für **Herr Dr. Spingat** fragt, wo denn die tatsächliche Abgrenzung der Brackwasserzone sei bzw. welche Kennwerte zur Ermittlung der Verlagerung der Brackwasserzone von der BAW herangezogen worden seien. Er hält hierzu einen Kurzvortrag zur Problematik der Verschiebung der Brackwasserzone. Zur Erläuterung der Problematik zeigt er anhand verschiedener Bilder aus den BAW-Gutachten zwei von der BAW modellierte Szenarien, nämlich die „Lage des maximalen Salzgehalt im PIZ bei einem Oberwasserabfluss von 350 m³/s“ sowie die Situation bei einem wesentlich höheren Oberwasserabfluss von 1.500 m³/s. Man könne bereits die deutlichen Unterschiede in der Lage der Brackwasserzone erkennen, wie sie sich bereits im PIZ ergebe. Anhand zweier weiterer Bilder zeigt er die ausbaubedingten Änderungen. In der Überlagerung zeige sich sehr deutlich, wie sich der Veränderungsbereich weiter nach stromauf verschoben habe.

Aus seiner Sicht sei das Szenario mit der Betrachtung des Oberwasserabflusses von 350 m³/s jedoch nicht geeignet, die Abschätzung der maximalen Lage der Verschiebung der Brackwasserzone zu ermitteln. Im Rahmen einer Worst-Case-Abschätzung zu den maximalen Auswirkungen sei hierzu ein anderer Oberwasserabfluss zu betrachten.

Dieses Problem sei nunmehr in den Planänderungsunterlagen aufgegriffen worden. Allerdings lagen die entsprechenden Informationen nur in brieflicher Form vor, so dass keine Möglichkeit bestanden hätte, dieses neue, von der BAW gerechnete, Szenario zu überprüfen. Dieses werde derzeit noch als Mangel angesehen. Was die BAW modelliert habe, sei die Häufigkeitsverteilung des Salzgehaltes, wonach 20 % aller Oberwasserabflüsse unterhalb dieses Levels gelegen hätten. Im Vergleich zwischen dem Modell und der Messung falle jedoch auf, dass man mit der Messung einen deutlich höheren Wert habe, als dies im Modell der Fall sei. Das Szenario decke seiner Ansicht nach zwar die Länge ab, wo diese Veränderungen aufträten, aber jedoch nicht die genaue Position. Denn die Messungen würden belegen, dass die Brackwasserzone weiter stromauf läge. Es könne somit belegt werden, dass das noch nicht der maximale Bereich in seinen Auswirkungen nach stromauf gewesen sei. Entsprechende Überprüfungen müssten daher auch für das andere Szenario mit den extremst niedrigen Oberwasserzuflüssen durchgeführt werden, damit man zu einer Einschätzung gelange, ob man den Modellergebnissen an dieser Stelle folgen könne.

Herr Dr. Heyer stellt zunächst fest, dass die Analysen von **Herrn Dr. Spingat** zutreffend seien. Je weniger Oberwasser zufließe, desto weiter verlagerere sich die Brackwasserzone stromaufwärts. Je länger dieser Zustand anhalte, umso mehr „krieche“ auch das Salz stromauf. Dies gilt für den Ist-Zustand. Für den Ausbauzustand zeigen auch

die Ergebnisse der Berechnungen mit einem Oberwasserzufluss von 180 m³/s eine Verlagerung der Brackwasserzone von 1.400 m nach Oberstrom.

Die BAW weist jedoch ausdrücklich darauf hin, dass dieses Szenario bislang in einem Spring-Nipp-Zyklus noch niemals eingetreten sei, es sich somit um ein „Worst-Worst-Case-Szenario“ handle. Man könne daher nicht sagen, dass die Werte des „350 m³/s-Szenario“ nicht schon den entsprechenden Größenordnungen entsprächen, die man möglicherweise bei geringeren Oberwasserzuflüssen hinsichtlich der Verlagerung bekäme.

Hierauf entgegnet **Herr Dr. Spingat**, dass sich seiner Meinung nach der Verlagerungsbereich der Brackwasserzone noch weiter nach stromauf bewege, sich die örtlichen Betroffenheiten somit ändern würden.

Herr Dr. Heyer widerspricht dieser Aussage. Der Verlagerungsbereich der ausbaubedingten Änderung verändere sich nur um 1.400 m. Er werde hinsichtlich des Verlagerungsmaßes nicht größer, wenn extrem niedrige Oberwassermengen vorliegen.

Auf den nochmaligen Einwand von **Herrn Dr. Spingat**, die ausbaubedingte Verlagerung der Brackwasserzone wirke bei einem Oberwasserzufluss von 180 m³/s doch an anderer Stelle, bestätigt **Herr Dr. Heyer** diese Aussage.

Herr Montz erklärt, dass der NLWKN auf weitere Erörterungen zu TOP 4 verzichte und verweist auf die vorliegenden schriftlichen Stellungnahmen der Behörde.

Herr RA Dr. Schrödter weist darauf hin, dass er in seiner Stellungnahme gefordert habe, in den Prognosen zu den ausbaubedingten Änderungen der Wasserstände einen Klimawandelzuschlag zu berücksichtigen, wie es z.B. in Bayern üblich sei. Er verweist in diesem Zusammenhang auf die Broschüre „Projektbegründung“ (S. 19), in der von einem Klimawandelzuschlag gesprochen werde. Es sei aus den Unterlagen jedoch nicht herauszulesen, ob der Klimawandelzuschlag berücksichtigt worden sei.

Herr Osterwald zitiert aus der Unterlage H.1A aus dem Jahre 2006, S. 100, Punkt 5.8 zum Meeresspiegelanstieg. Im Ergebnis zeige sich, dass die tatsächlichen ausbaubedingten Auswirkungen nach einer säkularen klimabedingten Zunahme der Wassertiefen geringer sein werden.

Herr Dr. Spingat hat noch Anmerkungen zur Schwebstoffproblematik. Anhand verschiedener Folien zeigt er die Ausbreitung für den PIZ für den maximalen Schwebstoffgehalt bei niedrigem häufigem Oberwasserabfluss. Betrachte man sich die Bilder in schneller Abfolge, so könne festgestellt werden, dass es zu einer Aufsteilung in der Trübungszone und zu einer weiteren Verlagerung stromauf im Ist-Zustand komme. Dieses würde sich von der Charakteristik her für den Ausbauzustand herausbilden. Es gibt sowohl Bereiche der Zunahme als auch der Abnahme. Auch hier zeigt sich in der

Überlagerung der verschiedenen Szenarien, dass es insgesamt zu einer Verlagerung in Abhängigkeit des Oberwasserzuflusses stromauf komme.

Er bemängelt auch hier, dass das Szenario mit dem ganz niedrigen Oberwasserzufluss fehle, um hier sauber den Auswirkungsbereich beschreiben zu können bis wohin mit einer ausbaubedingten Schwebstoffzunahme gerechnet werden könne. Er weist ausdrücklich darauf hin, dass nach den brieflichen Informationen der BAW diese Betrachtung nicht bei niedrigem Oberwasserzufluss fortgeführt worden sei.

Herr Dr. Heyer bestätigt, dass die Ausführung von **Herrn Dr. Spingat**, voll zutreffend seien. Er führt weiter aus, dass auch das Szenario mit dem 180 m³/s Oberwasserabfluss von der BAW vollständig bearbeitet worden sei. Es sei dabei festgestellt worden, dass die Veränderungen geringer seien als bei einem Abfluss von 350 m³/s insbesondere was den Stromauftransport angehe und den Schwebstoffgehalt in bestimmten Bereichen des Ästuars.

Das ausgelegte Gutachten soll weiterhin Bestand haben, da die Worst-Case-Randbedingungen hinsichtlich eines Oberwasserabflusses von 180 m³/s nicht zu einer Worst-Case-Aussage hinsichtlich der ausbaubedingten Änderungen führe. Wichtig sei vor allem die Betrachtung des resultierenden Schwebstofftransportes. Der Nettotransport über viele Tiden erhöhe sich im Ergebnis bis in die Lühe-Kurve, d.h. bis in den Übergangsbereich zur Begegnungstrecke.

Hinsichtlich der Abschätzung der Baggermengen oder Verschlickung sei der Wert des Nettotransportes der ausschlaggebende. Bei Werten grundsätzlich unterhalb von 700 m³/s unterläge der Transport stromauf ausbaubedingt einer Zunahme. Dieser Sachverhalt sei ausführlich in den Gutachten dargestellt.

Herr Heinsohn geht noch einmal auf die Untersuchung der BAW zum Schwebstoffgehalt ein. Die BAW habe festgestellt, dass die größte Schwebstoffmenge in der Elbe im Bereich Glückstadt/Wischhafen sei. Er vermutet, dass sich diese Zone noch bis zur Schwinde erweitern werde. Er weist in diesem Zusammenhang noch einmal darauf hin, dass im Planfeststellungsverfahren zur letzten Elbvertiefung vom NLWKN Beweissicherungsmaßnahmen in der Wischhafener Süderelbe durchgeführt worden seien. Diese Beweissicherung sei zwar dokumentiert, jedoch nicht weiter thematisiert worden, obwohl die Verschlickung in diesem Bereich erheblich zugenommen hätte. Die Verschlickung der letzten Fahrrinnenanpassung erschwere die Entwässerung des UHV Kehdingen dermaßen, dass es hier fast keine Freiflut mehr gebe.

Er fordert daher die Fortführung der Beweissicherung sowie auf Entschädigung der bisher festgestellten Schäden.

Herr Niemeyer verweist in diesem Zusammenhang auf den letzten Planfeststellungsbeschluss, in dem festgehalten worden sei, dass der TdV zur Querschnittserhaltung in der Wischhafener Süderelbe verpflichtet worden sei. Dies sei der ursprüngliche Text gewesen, der in Nachverhandlungen mit der Planfeststellungsbehörde und dem Antragsteller dahingehend geändert worden sei, dass der Begriff „ausbaubedingt“ eingesetzt worden sei.

Nach der Anmahnung der Querschnittserhaltung durch den NLWKN habe der TdV allerdings mitgeteilt, dass die Querschnittsänderungen nicht ausbaubedingt seien. Dies habe man zunächst zur Kenntnis genommen, mache aber gleichzeitig deutlich, dass man dies im jetzigen Verfahren so heilen werde, dass zukünftig eine solche Antwort des TdV nicht mehr möglich sei.

Herr Seidel, nimmt die Ausführungen des NLWKN zur Kenntnis und schließt um 17:56 Uhr die Verhandlung des TOP 4. Er unterbricht gleichzeitig die Verhandlung bis zum 23.04.09 um 10:00 Uhr.

2. Erörterungstag: 23. April 2009

TOP 5 Dauerhafte Betroffenheiten

TOP 5.1 Betroffenheiten durch Änderungen der Tidedynamik

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

Um 10:06 Uhr eröffnet **Herr Seidel** die Verhandlung erneut und beginnt mit einer Zusammenfassung der wesentlichen Einwendungen zu TOP 5.1.1.

Herr Heitsch gibt an, dass die Einwendungen des Deichverbandes zu den „Problemstrecken“ Glameyer Stack und Glameyer Stack Ost aufrecht erhalten werden.

Herr Niemeyer erklärt, dass es ein formaler Mangel sei, dass die BAW-Gutachten keine langfristigen Prognosen zu der Morphodynamik enthalten würden.

Zudem seien im Gegensatz zu den geforderten Standsicherheitsnachweisen, als Auflage aus der letzten Fahrrinnenanpassung, nur Vermessungsdaten von Deichen geleistet worden. Eine Standsicherheitsbetrachtung sei nicht erbracht worden.

Weiter führt er an, dass sich die Sturmflutsicherheit verschlechtere, da ein höherer Bemessungsseegang anzusetzen sei, der auch eine erhöhte Belastung auf die Deiche mit sich bringe. Er erklärt, dass davon das Einvernehmen der Behörde abhängt.

Herr RA Prof. Dr. Ewer stellt klar, dass die BAW im Erörterungstermin tags zuvor deutlich gemacht hätte, dass es letzte wissenschaftliche Unsicherheiten gebe, jedoch nicht, schlechthin nichts festgestellt hätte. Dem widerspricht **Herr Niemeyer** nicht. Die wissenschaftlichen Prognoseunsicherheiten seien nach seiner Ansicht auch nicht wesentlich, jedoch teile er die Auffassung von **Herrn Dr. Heyer** nicht.

Herr RA Dr. Niederstadt zitiert aus den Gutachten der Planunterlagen, dass keine belastbaren Aussagen zur Morphodynamik möglich seien. Er kritisiert, die BAW hätte hier nicht mit dem aktuellen Stand der Technik gearbeitet.

Herr Dr. Heyer stellt richtig, dass „allein“ durch die Aussagen von hydromorphologischen Modellen, keine exakten Prognosen getroffen werden könnten. Gleichwohl gebe es eine Reihe von Möglichkeiten, die in den Gutachten erläutert seien.

Die BAW habe zum Beispiel 3 verschiedene international anerkannte Modellverfahren (ein 3D- und zwei 2D-Modelle) für die Erstellung der Prognosen verwendet. Im Übrigen bezögen sich die Prognosen der BAW auf verschiedene langfristige Aspekte.

Herr RA Dr. Schrödter merkt an, dass die Vorschriften durch das Hochwasserschutzgesetz 2005 massiv verschärft worden seien und daher nur noch geringfügige Auswirkungen auf den Hochwasserschutz zuließen. Er zitiert den § 12 Abs. 7 WaStrG. Auch das neue zukünftige Wassergesetz orientiere sich daran. Er fordert, dass diese Regelung beachtet würde und sieht die Beweislast bei dem TdV.

Herr Seidel sowie auch **Herr RA Prof. Dr. Ewer** bestätigen, dass aufgrund der hohen Anzahl der Einwendungen zum Hochwasserschutz, dieser ein bedeutsames Thema sei, und dass dieser Aspekt besonders zu prüfen sei.

Herr Zahrte hält fest, dass sich die Situation aufgrund der Einigung zum Altenbrucher Bogen (Buhnenlösung) entschärfe und er bekräftigt, dass die Stadt Otterndorf ein großes Interesse daran hat, wenn diese Maßnahme in Verfahren der Fahrrinnenanpassung aufgenommen werden würde.

Zudem solle die Maßnahme zügig geplant und zeitlich vor der Bauausführung der UWA-Medemrinne umgesetzt werden, damit sich die Schutzwirkung entfalten könne. Außerdem erläutert er zum Thema Deichsicherheit, dass Landwirte berichtet hätten, dass die Vorlandbereiche ohne befestigtes Deckwerk im Abschnitt östlich der Medemmündung bis zum Strom-km 712 immer mehr abbrächen und dies auf die letzte Fahrrinnenanpassung zurückzuführen sei.

Daraufhin antwortet **Herr Osterwald**, es sei richtig, dass es in den genannten Bereichen tatsächlich zu Erosionen komme, jedoch diese nicht auf den Ausbau zurückzuführen seien. Nebenbei bemerkt er, dass die Erosionen in diesem Bereich aufgrund der breiten Vorländereien keine Gefahr für die Deiche seien.

Herr Schubel weist darauf hin, dass zum eingangs genannten Vertrag zur Unterhaltung 8 Deichverbände, jedoch ausgenommen der Deichverband Cuxhaven, diese Vereinbarung geschlossen hätten. Daher sei seine Stellungnahme weiterhin bestandskräftig.

Weiter kritisiert er das Bauwerk UWA-Medemrinne und zweifelt dessen Standsicherheit aufgrund der Unkalkulierbarkeit des Stromes an. Ein solches Bauwerk hätte es in dem Ausmaß noch nicht gegeben. Zudem vermisst er Aussagen zu dem Anschluss des Bauwerkes an den gewachsenen Boden. In dem Zusammenhang fordert er, sofern das Bauwerk gebaut werden würde, dass der Bund jegliche Haftung für Dauerhaftigkeit dafür zu übernehmen hätte. Auch die Instandhaltung der Buhnenköpfe sei vom Bund zu übernehmen.

Herr Osterwald entgegnet daraufhin, dass die UWA-Medemrinne nicht in alle Ewigkeit stabil bleiben müsse, da es gar nicht das Ziel wäre. Eine Aufgabe des Strombaus sei, weiche Bauwerke ständig den natürlichen Entwicklungen in der dynamischen Außenwelt anzupassen.

Herr Dr. Ruland (IMS, TdV) hält zum Bauwerk UWA-Medemrinne einen Kurzvortrag. In diesem erläutert er die Wirkungsweise und die Bemessungsansätze des Bauwerkes. Das Bauwerk sei mit einer Mischkornfilterabdeckung geplant, die eine Erosion des Bauwerkes verhindere.

Daraufhin beschreibt **Herr Heitsch**, man könne feststellen, dass es durch die letzte Fahrrinnenanpassung zu Wasserstandsänderungen und Uferabbrüchen gekommen sei. Woraufhin **Herr Osterwald** ihm widerspricht und deutlich macht, dass es wahrlich Erosionen gebe, diese jedoch nicht ausbaubedingt seien. Er unterstreicht, dass mit dem integrierten Strombaukonzept die Strömungsbelastung auf die Ufer um 50% reduziert würde.

Herr Dr. Heyer bestätigt, die großen morphologischen Prozesse im Bereich der Außenelbe und erläutert, dass eine UWA im Bereich der Flagginsel, bei den vorherrschenden starken Strömungen keinen Sinn ergebe und dass der gewählte Ort an der Südkante der Medemrinne aufgrund geringerer Strömungen sinnvoll ist. Hier bestehe keine Gefahr, dass die UWA weggespült würde, eher würde sie sogar einsanden.

Herr Linck (Gemeinde Belum) berichtet, man beobachte seit 1999 Abbrüche bis hin zum Sommerdeich, so dass dieser gefährdet sein würde. Dies führt er auf die letzte Fahrrinnenanpassung zurück.

Herr Osterwald stimmt ihm zu, es sei richtig, dass in dem Bereich Abbrüche stattfinden, doch habe dies nichts mit dem Ausbau zu tun. Er bekräftigt, dass es ausbaubedingt nicht zu einer stärkeren Erosion kommen solle.

Herr Dr. Spingat gibt zu bedenken, dass, wenn die UWA-Medemrinne nicht stand sicher sei, die Deiche sehr betroffen wären.

Darauf entgegnet **Herr Osterwald**, er habe vorhin den Unterschied dargestellt, wie sich die Verhältnisse mit einem Strombaukonzept oder ohne ein solches verhalten. Ohne ein derartiges Strombaukonzept lägen die Prognosen der Tidehubveränderungen bei 10-11 cm, also ähnlich der Prognose der letzten Fahrrinnenanpassung. Er betont, dass es wichtig sei, das integrierte Strombaukonzept, ausgerichtet auf Änderungen der letzten 50 Jahre durchzuführen, um den natürlichen Prozess zu unterstützen bzw. zu dämpfen. Weiter führt er aus, dass auch ohne die Fahrrinnenanpassung ein langfristiges Konzept erforderlich wäre, den Tidebereich positiv zu gestalten.

Herr Dr. Spingat hält fest, dass er nicht grundsätzlich gegen ein Strombaukonzept stehe, jedoch sei es zu befürchten, dass dieses nicht langfristig wirke. Er behauptet, die UWA-Medemrinne habe 12 Mio. m³ Baggermenge, die als Verschleißkörper fungieren würde, da in der Nähe jährlich ca. 15 Mio. m³ durch Morphologie umgelagert werden würden.

Herr Heitsch betont, trotz der Aussage, es gebe keine ausbaubedingten Auswirkungen auf die Ufer im Lühebogen, würden Messungen, Unterlagen und Beobachtungen zeigen, dass es nachweislich doch zusätzliche Veränderungen nach der letzten Fahrinnenanpassung gegeben hätte.

Außerdem merkt er an, dass es bei einer Teilverschließung der Medemrinne zu einer zusätzlichen Belastung im Altenbrucher Boden und Lühebogen käme. Man könne nicht davon ausgehen, dass es keine Veränderungen gebe.

Herr Schubel ist sich mit **Herrn Dr. Spingat** einig, dass das Medembauwerk zu einer erhöhten Strömungsgeschwindigkeit „vor ihrer Haustür“ komme. Zwar sei es eine geniale Idee, die Wassermenge durch die Wirkung der UWA zu reduzieren, doch hier handele sich im negativen Sinne um ein Bauwerk ohne gleichen. Außerdem mahnte er an, dass nur auf der Grundlage der Existenz der UWA-Medemrinne die Prognose zu den Sturmflutscheitelwasserständen so niedrig ausgefallen wäre.

Die Elbe sei nur begrenzt beherrschbar.

Herr Osterwald teilt nicht diese Auffassung, dass der TdV hier etwas tue, was nicht beherrschbar wäre und verwies auf Prognosen aus 2001, die ohne eine zukünftig beantragte Fahrinnenanpassung gemacht worden seien. Bereits hier wäre ein erforderliches umfassendes Strombaukonzept prognostiziert worden.

Herr Dr. Heyer bekräftigt, dass es sich bei der UWA-Medemrinne um ein Bauwerk handele, das an der richtigen Stelle wirke und das ausbaubedingte Maß der Änderung der Sturmflutscheitelwasserstände um 50 % reduziere. Dadurch würden weniger Sedimente die Elbe stromauf getragen und damit würde auch erreicht werden, dass zukünftig weniger gebaggert werden müsste. Auch ein weiterer Abfall des Niedrigwassers würde gebremst.

Herrn Heitsch ist die Bewertung der Erheblichkeit von Änderungen nicht klar. Die Erhöhung der Sturmflutscheitelwasserstände läge um ca. 3 cm und sei eine Änderung von 1 %, die Änderung der Strömungen jedoch läge bei 15 %, was er als wesentlich erheblicher einstufte.

Herr Osterwald zeigt in einer kleinen Präsentation die Entwicklung der Wattformationen in der Außenelbe seit 1976 bis 2002. Anhand von Luftbildern erklärt er, wie sich der Mittelgrund gebildet habe, dass die Medemrinne nach Norden wandere, der Medemgrund sich vergrößere und er erläutert die gute Funktionsweise des Glameyer Stacks.

Weiter beschreibt er, dass aufgrund dieser natürlichen Prozesse das System zukünftig eine weit aus größere Tideenergie in die Elbe einlaufen lassen würde.

Zudem erläutert er, dass man sich ein Leitbild für die Außenelbe vorstelle, dass in Anlehnung an den tatsächlichen Zustand von 1958, es keine Medemrinne gegeben hätte. Mit der UWA-Medemrinne würde der stattfindende natürliche Prozess unterstützt, um aus den zwei Strömen einen Hauptstrom zu bilden.

Herr Niemeyer hält es für eine völlig unzureichende Sichtweise, dass diese Prozesse nur auf natürliche Entwicklungen zurückzuführen seien. Seit den 30er Jahren habe es eine Folge von Eingriffen gegeben. Der massivste Eingriff sei der 13,5 m-Ausbau 1970 gewesen.

Herr Schubel kritisiert, dass, sofern sich die Elbe dynamisch entwickle, diese Änderungen immer auf die natürliche Entwicklung „geschoben“ würden und angeblich nichts mit den 8 vergangenen Fahrrinnenanpassungen zu tun hätten.

Des Weiteren fordert er aufgrund der Schwere des Eingriffes eine Beweislastumkehr. Woraufhin **Herr RA Prof. Dr. Ewer** erläutert, dass dies in einer Verwaltungsentscheidung nicht gefordert werden könne, es jedoch Möglichkeiten in Bezug auf eine Beweissicherung gebe.

Herr Jochimsen unterstützt Herrn Schubel in der Forderung der Beweislastumkehr. Er stellt die Verlässlichkeit der Prognosen in Frage und wirft ein, dass die Prognosen zu der letzten Fahrrinnenanpassung nicht eingetreten wären. Wenn man sich jedoch auf die unsicheren Prognosen verlasse, so würde dies seiner Ansicht nach nur mit einer Beweislastumkehr möglich sein.

Herr Osterwald führt dazu aus, dass es tatsächlich ausbaubedingte Änderungen aus früheren Fahrrinnenanpassungen, es jedoch wahrlich auch natürlich bedingte Änderungsprozesse gäbe.

Weiter bekräftigt er, dass es keine Prognoseungenauigkeiten gebe, sondern die Prognosen mit Zuschlägen für Unsicherheiten in Form von Worst-Case-Situationen abgedeckt werden würden.

Daraufhin stellt **Herr RA Prof. Dr. Ewer** die Frage an den TdV, ob es richtig sei, dass die nachträglichen Entwicklungen im Widerspruch zu den damaligen Prognosen ständen. Falls ja, interessiere ihn, ob dies den Rückschluss auf die fehlende Genauigkeit der Prognoseverfahren zuließe und ob die Prognoseverfahren heute die gleichen seien wie diejenigen, die damals angewendet wurden, oder ob diese verbessert worden seien.

Herr Osterwald beschreibt, dass die Beweissicherung der letzten Fahrrinnenanpassung noch läuft und es bisher keine feststellbaren Änderungen aufgrund der Fahrrinnenanpassung gebe. Die Schwellen- und Grenzwerte seien nicht erreicht bzw. überschritten. Die Kenntniskünfte der vergangenen Zeit aus der Erfahrung in der Natur hätten dazu beigetragen, die prognostischen Verfahren weiterzuentwickeln und zu verbessern.

Herr Dr. Heyer ergänzt dazu, dass es Mitte der 50er Jahre in den älteren vergangenen Fahrrinnenbauten keine Prognosen zu sich verändernden Rinnen und Wattgebieten gegeben hätte, so dass zur Frage, ob man sich damals geirrt hätte, keine Aussagen gemacht werden könnten.

Des Weiteren erläutert er, dass Karten vor 100 Jahren, als es noch keine Ausbaumaßnahmen gegeben hätte, zeigten, dass die Außenelbe im Vergleich zu heute überraschend ähnliche Formationen in Bezug auf die Medemrinne und des Klotzenlochs aufweisen würde. Er beschreibt, dass diese Veränderungen der Außenelbe demnach keine Auswirkung von Fahrrinnenanpassungen sein könnten. Viel mehr seien es dauerhafte natürliche Prozesse, die sich in einem sehr langfristigen Zyklus wiederholen.

Weiterhin führt er an, dass bei dem letzten Ausbau der Umstand der morphologischen Veränderung eine wesentlich geringere Rolle gespielt hätte, als es heute der Fall sei.

Zudem verdeutlicht **Herr Dr. Heyer**, dass heute die Methoden und Verfahren der BAW als Prognosewerkzeug komplett neu überarbeitet und verbessert seien. Das Tidekennwertanalysensystem der BAW sei weltweit einmalig und wird von anderen Staaten (z.B. Niederlande) als Vorbild verwendet. Durch verbesserte Analyse könnten wesentlich genauere Aussagen zum Sedimenttransport getroffen werden. Die Unsicherheiten lägen hierbei in der Prognose der Rinnengeometrie bzw. der Geschwindigkeit, wie schnell sie sich in bestimmten Zeiträumen verändert. Dies sei jedoch in den Gutachten ausführlich dokumentiert.

Frau RA Dr. John betont, dass es ein Problem der Verbände sei, Veränderungen durch immer kleine sukzessive Anpassungen der Fahrrinne nachzuweisen. Aus diesem Sachverhalt heraus, fordert auch sie nach dem Verursacherprinzip eine Beweislastumkehr.

Herr Niemeyer merkt an, dass der TdV der Vorlagepflicht zur Beweissicherung als Auflage aus dem letzten Ausbau nicht nachkomme.

Außerdem gibt er an, dass die Verlandung der Gewässer nicht in den damaligen Prognosen enthalten gewesen sei.

Daraufhin möchte **Herr RA Prof. Dr. Ewer** wissen, ob die Aussagefähigkeit der Prognosen für die Wasserstände in Frage gestellt würden, die des Sedimenttransporte jedoch nicht, da es sie damals gar nicht gegeben hätte.

Diesen Sachverhalt bestätigt **Herr Niemeyer** und gibt Herrn Dr. Heyer dahingehend Recht, dass das Instrumentarium von heute nicht zu vergleichen sei mit dem von damals. Die Unterschiede seien trotzdem gewaltig.

Herr Schubel möchte die Planfeststellungsbehörde dahingehend sensibilisieren, dass man die natürlichen und die ausbaubedingten Prozessen nicht mehr auseinanderhalten könne.

Außerdem gibt er an, es gebe neuere Karten von 2006 oder 2008, die als Grundlage zu verwenden wären.

Herr Osterwald stellt richtig, er habe nicht behauptet, dass man die ausbaubedingten Wirkungen und die natürlichen trennen könne. Weiter habe er auch nicht gesagt, dass alles beherrschbar sei, sondern es lediglich ein erster Schritt in die richtige Richtung wäre.

Auf die Frage von **Herrn Heitsch**, ob der massive, schnelle Watabtrag bei Otterndorf in den Prognosen enthalten sei, wurde dies von **Herrn Dr. Heyer** und **Herrn Osterwald** verneint, da in den Prognosen nur die ausbaubedingten Änderungen prognostiziert worden seien und nicht die Gesamtwirkungen.

Herr RA Dr. Niederstadt beschreibt das Elbästuar als hochkomplexes System, welches dynamischen Prozessen unterläge. Er stellt die Frage in den Raum, wie das System sich entwickelt hätte, wenn es nicht seit 80 Jahren kontinuierlich unnatürlich ausgebaut worden wäre. Er gibt an, dass der Eingriff in den Fluss als natürliches System immer größer werde und dieser sich dagegen wehre.

Weiter führt er an, dass Prognosen immer Unschärfen hätten und die tatsächlichen Werte immer abweichen würden und diese Unschärfe auch nicht zwischen ausbaubedingten und natürlichen Prozessen unterscheiden könne.

Nachfolgend bekräftigt er, dass ein massives Glaubwürdigkeitsproblem besteht, wenn man behaupte, die Watabbrüche seien nur auf natürliche Prozesse zurückzuführen.

Herr Jochimsen trägt vor, man dürfe nicht die Fahrrinnenausbauten in einzelne Verfahren mit jeweils geringen Auswirkungen aufspalten. Man müsse die Eingriffe als Gesamtes betrachten. Dazu führt **Herr RA Prof. Dr. Ewer** aus, dass es sich hier rechtlich um ein konkretes, einzeln beantragtes Verfahren handle zu dem im Vergleich zum Ist-Zustand die entstehenden zusätzlichen Auswirkungen geprüft würden.

Herr Heitsch möchte zu Protokoll geben, dass es messbare Auswirkungen von Wellenschlag und Steinumlagerungen im Deckwerk gebe. **Herr Seidel** bittet darum, die entsprechenden Unterlagen mit Daten von Geophonen an die Planfeststellungsbehörde weiterzuleiten. Auch **Herr Osterwald** erklärt, der TdV möchte die entsprechenden Gutachten, die nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens seien, gerne an die PF-Behörde übergeben.

TOP 5.1.2 Beeinträchtigungen von Entwässerungseinrichtungen und Sperrwerken

Herr Seidel fasst die wesentlichen Einwendungen zu TOP 5.1.2 zusammen.

Herr Niemeyer erhält das Wort und gibt an, dass bis 2002 keine Spülungen der Sperrwerke Schwinge und Abbenfleth erforderlich gewesen seien. Ab 2004 seien Spülungen jeweils 1 mal pro Monat und seit 2006 zweimal pro Woche nötig geworden. Er sieht das als ausbaubedingte Änderung der letzten Fahrrinnenanpassung.

Als weiteres Beispiel führt er das Seeve-Siel an. Dort hätten ab 1999 2 Mal pro Monat und seit 2000 3 Mal wöchentlich Spülungen stattgefunden. Er geht davon aus, dass auch der geplante Fahrrinnenausbau solche negativen Folgen habe. Dafür müsse eine pragmatische Lösung gefunden werden.

Herr RA Prof. Dr. Ewer fragt **Herrn Osterwald**, ob die Erhöhung der Spülfrequenz als eine Wirkung des Ausbaues streitig sei oder nicht. Dieser antwortet dazu, die Aussage sei ungeprüft und daher streitig.

Herr Heinsohn möchte hinzufügen, dass eine Beweissicherung der Belastungen aus schiffserzeugten Wellen sehr schwierig sei. Er führt ein Beispiel zu einem Siel in Kehdingen mit einem Schadensfall in Höhe von 30.000 EUR an, bei dem ein Kapitän als Verursacher gefunden werden müsse. Jedoch hätten in diesem Fall das WSA Cuxhaven sowie die Wasserschutzpolizei nach einem halben Jahr kein Schiff feststellen können, dass den Schaden verursacht hätte, obwohl man die genaue Zeitangabe gehabt habe.

Aus diesem Grund stellt er eine Beweisführung, damit der entsprechende Kapitän festgestellt werden könne.

Herr Seidel bittet **Herrn Heinsohn**, den Antrag schriftlich zu stellen. Der Punkt werde unter TOP 5.2 erörtert.

Frau RA Dr. John ergänzt, dass durch die Verlagerung der Brackwasserzone die Verschlickung der Nebengewässer zunehme. Dadurch würden den Entwässerungsverbänden Schäden durch erhöhte Räumungskosten usw. entstehen. Sie befürchtet eine Verlagerung der Brackwasserzone um 20 bis 30 km stromauf, was eine Frostschutzberegnung nicht mehr möglich mache und damit den Obstanbau gefährde.

Herr Osterwald gibt dazu an, die Auswirkungen auf die Entwässerungseinrichtungen seien umfassend in den Gutachten der BAW sowie im Gutachten zu Auswirkungen auf Dritte dargestellt und gibt dazu das Wort an **Herrn Dr. Ruland**.

Herr Dr. Ruland erklärt, dass die Bauwerke älter werden und daher die Korrosion zunehme. Die Änderung der Salzgehalte sei zu gering, dass es zu Änderungen komme.

Herr RA Dr. Schrödter nimmt den Otterndorfer Hafen als Beispiel um zu erklären, dass die Wellen mit großer Kraft in den Hafen und gegen das Sperrwerk schlagen. Man müsse die Grundsätze des § 14 (3) WaStrG beachten. Es seien Auflagen und Vorkehrungen bzw. Entschädigungszahlungen vorzusehen. Zudem verweist er auf § 25 WHG wonach auch die Sedimentation und die Verlagerung der Brackwasserzone ein Faktor der Gewässergüte seien.

Herr Seidel nimmt diese Punkte auf und gibt an, man werde das genau prüfen. Die Interessen der Verbände und Gebietskörperschaften würden entsprechend Berücksichtigung finden.

Herr Heinsohn gibt zu Protokoll, dass die Bereitstellung von Wasser durch Elbwasser eine satzungsgemäße Aufgabe der Wasser- und Bodenverbänden sei.

Die Frage von **Herr Bußmann (WBV Belum)** ob ein Gutachten über den Schlickeintrag in die Oste vorliegt, verneint **Herr Osterwald**, da hier kein ausbaubedingter Schlickeintrag prognostiziert worden sei.

Herr von Häfen (für den Ostedeichverband) möchte richtigstellen, dass nach dem Untersuchungsrahmen für die UVU bei einer Erhöhung der Wasserstände um mehr als 2 cm in Nebenflüssen der Elbe, und somit auch die Oste, diese mit in die Untersuchungen aufgenommen werden würde. Es seien Wasserstandsänderungen von 4 cm prognostiziert worden, doch die entsprechenden Gutachten seien nicht vorgelegt worden.

Herr Osterwald bestätigt dies, doch gibt an, ausbaubedingt gebe es zu diesem Thema keine Erhöhung der Schwebstoffkonzentrationen.

Herr Seidel schließt den TOP ab und unterbricht um 12:36 Uhr die Verhandlung für eine Mittagspause.

TOP 5.2 Betroffenheiten durch schiffserzeugte Belastungen

TOP 5.2.1 Betroffenheiten durch Sog und Schwell

Herr Seidel eröffnet erneut um 13:32 Uhr die Verhandlung. **Herr Böschen** stellt zusammenfassend die wesentlichen Einwendungen und Stellungnahmen zum TOP 5.2.1 dar.

Herr von Häfen weist darauf hin, dass sich die Änderungen und Prognosen des TdV nur auf gemittelte Maximalwerte stützen würden. Es gehe hier aber um das Versagen von Bauwerken (Siele, Stemmtore) bei maximalen Belastungen. Er fordert daher mit Nachdruck, dass die Frage, ob die Bauwerke die zusätzlich auftretenden Belastungen im Maximalfall verkraften könnten, noch einmal im Einzelfall untersucht werde. Dabei sei auch der Lastfall der Überlagerung von schiffserzeugten Wellen mit natürlichen Wellen zu berücksichtigen.

Herr Böschen bestätigt, dass vielfach in den Einwendungen bemängelt worden sei, dass die Siele nicht im Einzelnen untersucht worden seien, genauso wie die fehlende Berücksichtigung der Maximalbelastung. Nach seiner Kenntnis würden derzeit Untersuchungen des TdV laufen und er bittet daher den Träger des Vorhabens um Darstellung des derzeitigen Sachstandes.

Herr Dr. Ruland beginnt zunächst mit einer Darstellung der Wirkungsketten bei den schiffserzeugten Belastungen. Es gehe hier kurzgefasst um die Belastung von schiffserzeugten Wellen auf Sielbauwerke und Deckwerke, die auch in den Unterlagen dargestellt worden seien. Es sei prognostiziert worden, dass diese Wellenbelastung (Pri-

mär- oder Sekundärwellen) zunehmen würden, was zu einer erhöhten Belastung auf die Deckwerke und Siele führe. Dies sei auch im Gutachten quantifiziert worden. Es sei aber nicht richtig, dass hier plötzlich Versagenserscheinungen auftreten könnten. Richtig sei, dass der Verschleiß zunehme, daher wäre es besser, von Verschleiß- oder Abnutzungserscheinungen zu reden.

Herr Zinßer (TdV) berichtet, dass im Gutachten J. 1 die von Herrn Dr. Ruland dargestellten Wirkungsketten beschrieben worden sind. Gleichzeitig sei im Gutachten darauf hingewiesen worden, dass für das individuelle Bauwerk nur eine Einzelfallbetrachtung Aufschluss über die Betroffenheit geben könne. Vor diesem Hintergrund seien sämtliche Unterhaltungsverbände angeschrieben worden. Mittlerweile sei die Einzelfallbetrachtung vorgenommen worden und die Ergebnisse lägen dem TdV vor. Die ausbaubedingten Mehrbelastungen könnten somit für jedes Bauwerk und jeden Parameter vorgestellt werden.

Herr Heitsch führt hierzu aus, dass das Protokoll des Gespräches mit dem TdV aus der letzten Woche erst gestern eingetroffen sei. Man habe es daher noch nicht abschließend prüfen können. Insgesamt seien im Bereich des HDU 6 Bauwerke untersucht worden, wobei 4 Bauwerke im kritischen Bereich lägen, über die letztlich noch Vereinbarungen zu treffen seien. Es müsse noch geprüft werden, ob die Bauwerke die zusätzlichen Belastungen überhaupt aufnehmen können.

Herr Osterwald ergänzt, es gebe verschiedene Lösungsalternativen für das weitere Vorgehen: Entweder gebe es einen gemeinsam getragenen Vorschlag zur Aufnahme in den Planfeststellungsbeschluss oder aber es werde mit der WSV ein Vertrag oder eine Vereinbarung außerhalb des Planfeststellungsverfahrens geschlossen. Man sei hier auf einem konstruktiven Weg und er gehe davon aus, dass eine der dargestellten Lösungen erfolgreich zu Ende gebracht werde.

So könne man der Planfeststellungsbehörde zum Beispiel vorschlagen, eine Auflage in den Beschluss aufzunehmen, dass beispielsweise ausbaubedingte Wirkungen, die eine Unterhaltung erhöhen würden, zu einem bestimmten Anteil, der noch zu vereinbaren wäre, vom TdV übernommen würde.

Herr Heinsohn meldet sich zu Wort, man sei nach über 20jähriger Belastung durch schiffserzeugte Belastungen auf dem richtigen Wege, die Problematik über Verhandlungen zu lösen.

Herr Dr. Spingat möchte die Anhörungsbehörde zu der hier vorliegenden Problemstellung nochmals sensibilisieren. Er hält hierzu einen Kurzvortrag und zeigt Auszüge aus dem BAW-Gutachten über Schiffsgeschwindigkeitsmessungen, die über einen Zeitraum von 4 Monaten stattgefunden hätten. Es wäre ersichtlich, dass die Bemessungsgeschwindigkeit bereits im Ist-Zustand deutlich und erheblich überschritten werde, auch bei Berücksichtigung eines Toleranzbereiches von 3 Knoten. Dies sei ein Problem. Es werde bewusst in Kauf genommen, dass höhere Geschwindigkeiten auf der

Elbe gefahren würden. Aus seiner Sicht seien jedoch gerade die Spitzenbelastungen als Worst-Case-Fall zu betrachten, da diese die Schäden verursachen würden. Die angesetzte Bemessungsgeschwindigkeit nütze daher nichts für die Beurteilung möglicher Schäden, da die Prognosen auf eine Schiffsgeschwindigkeit von 12 Knoten begrenzt worden seien. Er habe daher Bedenken, dass zu Ungunsten der Betroffenen beurteilt würde.

Neben dem dargestellten Problembereich der Bemessungsgeschwindigkeit müsse auch das Problem des Bemessungsschiffes (Post-Panmax-Schiff, Massengutschiff) näher betrachtet werden. Bei den Auswirkungen sei die EMMA-Maersk-Klasse nicht untersucht worden. Diese Nichtberücksichtigung sei verfahrenserheblich.

Die BAW habe vereinfachend mit dem Teilquerschnittsverhältnis einen Ansatz gewählt, um Belastungsgrößen abzuschätzen. Dies sei eigentlich eine recht elegante Art, um Belastungsgrößen zu beschreiben, weil es die eben diskutierte Problematik der Schiffsgeschwindigkeiten ausklammern könne. Hier gehe es jedoch um schiffserzeugte Belastungen außerhalb der Frage der Bemessungsgeschwindigkeit.

Durchgehend über den gesamten Fluss bekomme man in der Betrachtung immer negative Auswirkungen schiffserzeugter Belastungen. Was zur sauberen Beurteilung fehle, seien die prozentualen Änderungen, die gerade im Bereich Lühesand aufwärts erheblich sein würden. Hier seien deutlich negative Beeinträchtigungen zu erwarten.

Herr Bösch fasst die Ausführungen von Herrn Dr. Spingat noch einmal zusammen. Er nennt hierbei drei wesentliche Kritikpunkte. Erstens liege die tatsächliche auf der Elbe gefahrene Geschwindigkeit über der Bemessungsgeschwindigkeit. Dies werfe die Frage auf, wie es erreicht werden könne, dass die Bemessungsgeschwindigkeit tatsächlich annähernd eingehalten werde. Der zweite Aspekt sei, dass es bereits heute größere Schiffe als das Bemessungsschiff auf der Elbe gebe. Hier wäre die Frage zu stellen, wie die voraussichtlich höheren Auswirkungen bzw. Belastungen dieser noch größeren Schiffe in den Unterlagen berücksichtigt worden seien. Der dritte Punkt sei eine methodische Kritik am Vorgehen der BAW, da beim Ansatz der Teilquerschnittsbetrachtung die Schiffsgeschwindigkeiten nicht ausreichend berücksichtigt worden seien. Des Weiteren sei noch eine prozentuale Angabe der gesteigerten schiffserzeugten Belastungen erforderlich, da dieser Wert helfen könne, die Beeinträchtigungen richtig einzuschätzen.

Herr Niemeyer lenkt die Aufmerksamkeit auf einen weiteren Punkt. So seien Stemmtorverschlüsse, wie bei Sielen, am empfindlichsten gegen Schlag um den Tidemittelwasserstand. Hier sei zu bedenken, dass nach einer Vertiefung um das Vertiefungsmaß, größere Schiffe zur Zeit des Tidemittelwassers fahren könnten. Dies sei aus seiner Sicht viel schadenserheblicher als das Bemessungsschiff, welches bei Hochwasser fahre, wenn der Stemmtorverschluss aufgrund des Druckes angelegt sei.

Herr Zinßer gibt Herrn Niemeyer in seinen Ausführungen recht. In der Einzelfallbetrachtung sei jedoch festgestellt worden, dass aufgrund der Praxis des Betriebs der einzelnen Bauwerke das Spektrum aufgrund von Stauhaltung und Schöpfwerksbetrieb

in den einzelnen Bauwerken sogar noch ausgeweitet werden müsse, da es über die gesamte Tidezeit zu ausgeglichenen Wasserständen komme und es damit zu Auswirkungen kommen könne. Dies sei dem TdV bekannt und werde in der weiteren Diskussion mit den Verbänden auch berücksichtigt.

Herr Osterwald geht im Folgenden auf die Ausführungen von Herrn Dr. Spingat ein. Es sei tatsächlich so, dass die Schiffsgeschwindigkeiten vielfach höher seien als die Bemessungsgeschwindigkeit. Daher sollte die im Verfahren angesetzte Bemessungsgeschwindigkeit die empfohlene Geschwindigkeit für die Schifffahrt werden. Tatsächlich würden bereits heute 90 % der Lotsen diese Empfehlung aufnehmen und auch umsetzen. Er zitiert weiter aus einem Schreiben der WSD vom 20.03.2009, wonach sich das seit eineinhalb Jahren eingeführte Kontrollprogramm über Schiffsgeschwindigkeiten bewährt habe. Es sei daher davon auszugehen, dass es in der Zukunft weniger schiffserzeugte Belastungen gebe werde als in der Vergangenheit.

Des Weiteren bestätigt er, dass sehr wohl größere Schiffe auf der Elbe fahren als das Bemessungsschiff. Allerdings gebe es hier ein Begegnungsverbot bei einer addierten Schiffsbreite über 90 m bzw. 92 m zwischen Glückstadt und Hamburg. Im Übrigen bekämen die sehr großen Schiffe schiffahrtspolizeiliche Auflagen für die Fahrt. Tatsächlich stehe daher ein Kontrollinstrument zur Verfügung, welches garantiere, dass die schiffserzeugten Belastungen nicht größer würden.

Zu den gewünschten prozentualen Angaben verweist er auf den Absunk z_a in den Gutachten, der in Größenordnungen in Dezimetern angegeben worden sei. Aufgrund von Messungen in der Natur über schiffserzeugte Belastungen wisse man nun, um wie viel Dezimeter der Absunk ausbaubedingt größer werde. Damit sei das Verhältnis zwischen Ist- und Ausbauzustand vorhanden und man könne nun u. a. auch die Frage beantworten, wie stark ausbaubedingt nunmehr z.B. die Sieltore belastet würden.

Herr Böschen hat noch eine Nachfrage zum Aspekt der tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten. Bekanntermaßen gebe es recht große Schiffe, die ohne Lotsen fahren (Freifahrer). Wie könnten auch solche Schiffe angesprochen werden, um eine Einhaltung der empfohlenen Geschwindigkeit zu erreichen.

Hierauf antwortet **Herr Osterwald**, bei den Wasserschiffahrtsämtern würde seit mehr als 12 Monaten ein Programm laufen, das auch nicht lotsbesetzte Schiffe, die über die Erfassung der Verkehrsleitzentralen auffallen, erfasse. Bei Verstößen der Geschwindigkeitsüberschreitung werde die entsprechende Reederei angeschrieben und um Stellungnahme gebeten. Es würde also direkt auf die Reederei eingewirkt werden.

Herr Dr. Spingat zitiert die Aussage von Herrn Osterwald, dass Schiffe oberhalb des Bemessungsschiffes bereits jetzt im Ist-Zustand entsprechende Geschwindigkeitsauflagen als Einzelfahrer bekommen würden. In diesem Zusammenhang stellt er die Nachfrage, ob dies auch bereits jetzt im Ist-Zustand für die 43 m breiten Schiffe gehandhabt würde? Diese Schiffe seien ja auch bereits außerhalb des Bemessungsschiffes.

Nach Kenntnissen von **Herrn Osterwald**, die noch einmal überprüft werden müssten, hätten diese Schiffe Auflagen, die Windklauseln beinhalten würden, weil die Einwirkung von Wind wesentlich auch die Schiffsgeschwindigkeit steuere (1. Klasse AGF Stufe). Größere Schiffe hätten Auflagen hinsichtlich Schlepperhilfe und damit auch zu Geschwindigkeiten.

Herr RA Prof. Dr. Ewer stellt die Zwischenfrage, ob seine Annahme richtig sei, das Problem der schiffserzeugten Belastungen trete durch die Dauerbelastungen ein und somit könne es durch einen Ausreißer nicht zu spezifischen Schäden kommen.

Herr Osterwald vertritt hierzu die Auffassung, dass es zu keinem Problem der schiffserzeugten Belastungen käme, sofern die Bemessungs- und Entwurfsgeschwindigkeit eingehalten würden. Das Ereignis eines zu schnell fahrenden Schiffes könne allerdings die Verankerung von Schlengeln oder vertäuten Schiffe gefährden. Die Dauerbelastung als solche müsse daher mit Hilfe von wasserbaulichen Formeln berücksichtigt werden. Fahre ein Schiff jedoch schneller, so könne dieses Einzelereignis zu großen Schäden führen.

Herr Dr. Spingat führt ergänzend dazu aus, dass der ganz schnell fahrende Einzelfahrer durchaus einen Initialschaden verursachen könne, der bis nahe an das Bauwerksversagen gehen könnte. Er widerspricht an dieser Stelle auch den Ausführungen von Herrn Dr. Ruland, der seine gutachterlichen Aussagen auf die Bemessungsgeschwindigkeit bezogen habe. Nach seiner Ansicht könne das schnell fahrende Einzelschiff doch zu einem Bauwerksversagen führen.

Hier schließe sich wieder der Kreis zum Hochwasserschutz, der vormittags erörtert worden sei. Ein Bauwerksversagen in der Deichlinie an dieser Stelle in kritischer Zeit könne durchaus die Deichsicherheit bei einer extremen Sturmflut beeinträchtigen. Hier stelle sich nun die Frage, wie sich die Situation bei dieser geschilderten Ausgangslage darstelle.

Herr Osterwald führt aus, dass die betroffenen Bauwerke umfassend untersucht worden seien. Es gebe keinen einzigen Anhaltspunkt, dass es bei ordnungsgemäß bemessenen und unterhaltenen Bauwerken durch die schiffserzeugten Belastungen zu einem Totalversagen oder zu einem Versagen käme, welches die Deichsicherheit gefährden würde. Dies gelte sowohl für die niedersächsischen als auch schleswig-holsteinischen Bauwerke. Es sei daher davon auszugehen, dass die Bemessung der Bauwerke, auch wenn diese älter seien, im heutigen Zustand aufgrund eines Einzelereignisses nicht gefährdet sei.

Herr Heitsch ergänzt die Ausführungen von Herrn Dr. Spingat dahingehend, der HDU hätte durch Einzelereignisse bestimmte Schadensbilder gehabt, die durch den Verschleiß und vor allem durch das starke Schlagen der Tore erfolgt seien. Man sähe daher schon eine erhebliche zusätzliche Belastung bei einer Lebensdauer von unter 10 Jahren.

Des Weiteren hätte man auch erhebliche Probleme mit Sog und Schwell auf das Deckwerk. Durch die erhöhten Belastungen seien auch zunehmende Probleme in der Standsicherheit des Deiches zu befürchten.

Herr Dr. Spingat weist auf die morphologische Wirkung von Schiffen hin. So würden Schiffe mit sehr großen Tiefgängen und wenig Kielfreiheit Material aus der Sohle herauslösen und in die Wassersäule einbringen. Dieser schiffsinduzierte Sedimenttransport auf über 100 km Länge und einer Breite von rd. 100 m unterstütze somit zusätzlich den flutaufwärtsgerichteten Nettotransport von Material. Hierzu seien jedoch keine Aussagen in den Gutachten enthalten. Die beschriebenen Effekte könnten nicht richtig eingeschätzt werden und dürften seiner Meinung nach allerdings nicht gerade klein sein.

Herr Böschen stellt daher die Frage an den TdV, ob diese morphologischen Wirkungen der Schiffe in den Antragsunterlagen berücksichtigt worden seien.

Hierzu antwortet **Herr Osterwald**, dass man sich sehr wohl mit den Wirkungsketten beschäftigt habe. Falls es eine solche Wirkungskette gebe, dann nicht über die gesamte Strecke, sondern - bedingt durch die Sohltopographie - örtlich und zeitlich begrenzt. In den Unterlagen seien auf das noch nicht wissenschaftlich untersuchte Phänomen deshalb keine Hinweise zu finden, da sich ausbaubedingt nichts ändern werde, denn die Belastung der Sohle würde sich durch das Ausbauverfahren nicht vergrößern, sondern eher mildern als verstärken.

Herr Dr. Spingat macht noch einmal deutlich, dass die Verbreiterung der Schiffe sehr wohl eine ausbaubedingte Wirkung darstelle, da der Wirkstreifen breiter würde. Im Übrigen sei auch die Häufigkeitsverteilung nicht näher betrachtet worden. Insgesamt sei eine Verschiebung im Spektrum der Schiffe zu erwarten. Daher müsse die Häufigkeit in die Betrachtung eingehen, denn die Reaktionszeiten für die Unterhaltung würden immer kürzer.

Herr Osterwald bekräftigt noch einmal seine Aussage, die schiffserzeugten Belastungen seien beherrschbar und würden keine Schäden anrichten, wenn die Entwurfsgeschwindigkeiten auch tatsächlich auf dem Revier gefahren würden. In diesem Falle sei auch das Problem der Frequenz der Schiffsbewegungen unschädlich.

Weiterhin führt er aus, dass ausbaubedingt keine breiteren Schiffe zugelassen würden als im Ist-Zustand. Die Breite sei daher als Wirkfaktor anders zu bewerten.

Herr Pudimat (NLWKN Stade) teilt nachrichtlich für die Planfeststellungsbehörde als Nachtrag zu den schiffserzeugten Belastungen mit, dass entsprechende Entwürfe zu vertraglichen Regelungen, wie sie von den Unterhaltungsverbänden bevorzugt würden, zur Zeit erarbeitet würden. In Kürze würde man hier auf die WSV mit den entsprechenden Vorstellungen zukommen, wie solche vertragliche Regelungen aussehen könnten. Aus Sicht des NLWKN wäre dies eine für alle Beteiligten einfachere Lösung, als die

entsprechenden Regelungen im Planfeststellungsbeschluss. Im Übrigen würden die Einwendungen der Unterhaltungsverbände und des NLWKN vollumfänglich aufrechterhalten.

TOP 5.2.2 Immissionen

Herr Böschen ruft den TOP 5.2.2 auf und gibt zunächst einführend eine Zusammenfassung der wesentlichen Einwendungen und Stellungnahmen zu diesem Thema. Da kein weiterer Erörterungsbedarf besteht, wird dieser Tagesordnungspunkt um 14:27 Uhr geschlossen.

TOP 5.3 Betroffenheiten durch Baggergutunterbringung

Herr Seidel trägt um 14:30 Uhr die wesentlichen Einwendungen und Stellungnahmen zum TOP 5.3 vor.

Herr Zahrt merkt bezüglich des Teilabschnitts Glameyer Stack bis Medemmündung an, dass hier eine reduzierte UWA zur Ausführung kommen soll. Ziel sei es, eine Niveaugleichheit mit dem Watt herzustellen, um dieses dauerhaft zu halten. Der nördliche Bereich der Ostflanke müsse aufgrund des erhöhten Stromdrucks besonders gesichert werden.

TOP 5.4 Schäden an Grundstücken und Gebäuden

TOP 5.4.1 Schäden an Gebäuden durch Rutschungen und Setzungen

Um 14:36 Uhr übernimmt **Herr Böschen** die Verhandlungsleitung und trägt die eingegangenen wesentlichen Einwendungen und Stellungnahmen zu TOP 5.4.1 vor. Dazu besteht im Plenum kein Erörterungsbedarf.

TOP 5.4.2 Schäden durch Zunahme von Überflutungsgefahren und Uferabbrüche

TOP 5.4.3 Schäden durch zusätzliche Erschütterungen/ Vernässung/ Sonstiges

Herr Böschen trägt die wesentlichen Einwendungen und Stellungnahmen zu TOP 5.4.2 sowie TOP 5.4.3 vor. Hierzu erfolgen ebenfalls keine weiteren Anmerkungen aus dem Plenum. Es folgt eine kurze Pause.

TOP 5.5 Beeinträchtigungen von Schifffahrt und Fischerei

TOP 5.5.1 Beeinträchtigung von Häfen und Hafenzufahrten

Herr Seidel nimmt um 15:05 Uhr die Verhandlung wieder auf und fasst die wesentlichen Einwendungen und Stellungnahmen zu TOP 5.5.1 zusammen.

Herr RA Dr. Niederstadt präsentiert ein Hafenkonzept des Cuxhavener Hafens, dass sich bis in den Altenbrucher Bogen hinein erstreckt. Vor Kurzem sei hier der Offshore-Terminal-Liegeplatz 8 in Betrieb genommen worden. Liegeplatz 9 befinde sich gerade im Planfeststellungsverfahren und soll Liegeplatz 8 bei der Abwicklung der Offshore-Schwerlasttransporte ergänzen. Die Fahrrinne befindet sich hier relativ dicht am Ufer. Die Schwerlasttransporte würden viel Platz zum manövrieren benötigen. Wenn die Strömung vorhabensbedingt noch schneller werde, könne es zu Behinderungen zwischen den Schwerlastschiffen im Hafen und den Containerschiffen in der Fahrrinne kommen.

Aufgrund der vorhabensbedingt zu erwartenden erhöhten Strömungsgeschwindigkeiten sei das sichere Manövrieren der Schwerlastschiffe dann voraussichtlich nicht mehr gewährleistet. Dies müsse bei der Planung der Fahrrienenanpassung berücksichtigt werden. Der Hafenausbau sei überragend wichtig für die Region Cuxhaven. Die Hafenenwicklung werde sich bis nach Wehldorf also bis in den Bereich der geplanten UWAs Glameyer Stack West bzw. der Buhnen ausdehnen; auch hier müsste eine Abstimmung erfolgen. Die Hafenanlagen bzw. deren Zugänglichkeit dürften nicht beeinträchtigt werden.

Des Weiteren stellt **Herr RA Dr. Niederstadt** den ökonomischen Nutzen der Elbvertiefung in Frage und regt eine intensivere Kooperation zwischen den Häfen an.

Herr Seidel dankt für den Vortrag und weist darauf hin, dass das Verfahren Fahrrienenanpassung bereits länger laufe. Dies müsse bei der Planung der Stadt Cuxhaven berücksichtigt werden.

Herr RA Dr. Niederstadt erwidert, ohne Lösung des Problems, könne die Stadt Cuxhaven der Fahrrienenanpassung nicht zustimmen. Außerdem sei hier nicht der Verfahrensanfang entscheidend, sondern das Datum des Planfeststellungsbeschlusses.

Herr RA Prof. Dr. Ewer erklärt, dass die Planfeststellungsbehörde darüber nachdenken wird und weist auf die Veränderungssperre des § 15 WaStrG hin. Maßgeblich sei hiernach der Beginn der ersten öffentlichen Auslegung.

Herr RA Dr. Niederstadt wiederholt noch einmal, dass eine einvernehmliche Lösung gefunden werden müsse. Die Hafenplanung müsse bei der Fahrrienenanpassung berücksichtigt werden.

Herr Seidel fragt nach, ob Herr RA Dr. Niederstadt Möglichkeiten aufzeigen könne, wie eine einvernehmliche Lösung gefunden werden könne.

Herr RA Dr. Niederstadt schlägt eine Verlegung/ Verbreiterung der Fahrrinne oder eine geringere Vertiefung bzw. ein anderes Hafenteilungskonzept vor.

Herr Osterwald weist darauf hin, dass es sich bei dem von Herrn RA Dr. Niederstadt dargestellten Problem eher um einen Zielkonflikt zwischen ruhendem und laufendem Verkehr handeln würde, der mit dem Vorhaben erst einmal nichts zu tun habe. In diesem Bereich sei ausschließlich eine Vertiefung und keine Verbreiterung geplant. Dennoch werde versucht, eine konstruktive Lösung zu finden.

Herr RA Dr. Schrödter fragt Herrn RA Dr. Niederstadt ob es für die relevanten Bereiche, insbesondere den hinteren Bereich Glameyer Stack schon einen Flächennutzungsplan bzw. Bebauungsplan gibt. Er möchte außerdem wissen, wie Cuxhaven sich zum dort geplanten Ufersicherungskonzept stellt.

Herr RA Dr. Niederstadt erläutert, dass der Liegeplatz 9 sich gerade in der Planfeststellung befindet. Liegeplatz 8 sei bereits planfestgestellt. Für den Bereich Wehldorf bestehe ein Flächennutzungsplan, kein Bebauungsplan. Hinsichtlich des Ufersicherungskonzeptes sei er der Meinung, dass dieses kein Widerspruch zur Planung der Stadt Cuxhaven darstelle.

Herr RA Prof. Dr. Ewer möchte wissen, ob das Verfahren für den Liegeplatz 9 tatsächlich schon eingeleitet worden sei oder sich erst im Scoping befinde. Ihm ist der Ausbaubezug noch nicht klar, warum das Problem ruhender Verkehr/laufender Verkehr vorhabensbedingt eine andere Qualität erhalten soll.

Herr RA Dr. Niederstadt antwortet, beim jetzigen Zustand sei die Manövrierfähigkeit der Schiffe noch gesichert bei einem weiterem Ausbau mit höheren Strömungsgeschwindigkeiten nicht mehr.

Herr Seidel bedankt sich für die Ausführungen und sagt, dass die Planfeststellungsbehörde den Punkt in ihre Prüfung mit aufnehmen wird. Er fragt nach weiteren Wortmeldungen zum TOP 5.5.1.

Herr Seidel schließt den TOP.

TOP 5.5.2 Beeinträchtigung der Fischerei

Herr Seidel fragt nach, ob der Punkt inklusive der Sportschifffahrt erörtert werden soll. Dazu ergänzt **Herr RA Prof. Dr. Ewer**, dass dieser Punkt in den Erörterungsterminen für Private in Schleswig-Holstein näher vertieft werden würde.

Herr RA Dr. Schrödter verweist auf den Otterndorfer Seglerhafen, der durch den Ausbau erheblich negativ betroffen sein wird.

Hierzu besteht im Plenum kein Erörterungsbedarf.

TOP 5.6 Beeinträchtigungen von Infrastruktur- und Versorgungseinrichtungen

Herr Seidel übergibt **Herrn Böschen** die Verhandlungsführung. Nachfolgend stellt dieser die wesentlichen eingegangenen Einwendungen und Stellungnahmen zu den unter TOP 5.6 fallenden Themen vor. Da hierzu allgemein kein Erörterungsbedarf besteht, schließt er diesen Tagesordnungspunkt ab und übergibt die Verhandlung wieder an **Herrn Seidel**.

TOP 5.7 Betroffenheiten der Landwirtschaft

Herr Seidel trägt die wesentlichen Einwendungen und Stellungnahmen zum TOP 5.7 vor.

Herr RA Dr. Schrödter erklärt hierzu, dass die Samtgemeinde Sietland wie das „Aschenputtel“ des Planfeststellungsverfahrens behandelt worden sei, da die Unterlagen hier nicht ausgelegt worden seien. In der Gemeinde seien über 400 landwirtschaftliche Betriebe registriert. Die Landwirtschaft sei hier der stärkste Wirtschaftszweig, ansonsten handele es sich um ein eher strukturschwaches Gebiet. Er sieht die landwirtschaftlich geprägte Wirtschaftsstruktur durch das Vorhaben massiv bedroht. Im Rahmen des Art. 28 GG könne sich Sietland darauf auch berufen.

Herr Seidel nimmt dies als eindringlichen Appell an die Planfeststellungsbehörde auf.

Herr Rotermund (LWK Niedersachsen) möchte bezüglich der Verschiebung der Brackwasserzone noch mal auf die Belange der Landwirtschaft hinweisen, z.B. ausreichendes Wasser für die Tiertränke etc. Er fordert diesbezüglich eine Beweissicherung sowie ein wasserwirtschaftliches Konzept zur Süßwasservorratshaltung.

Herr Dr. Spingat erklärt, dass er bzgl. der Brackwasserverschiebung einen größeren Wirkungsbereich erwarte. Die Verschiebung nach Oberstrom werde nicht nur weiter auftreten, sondern auch häufiger. Diese beiden Aspekte seien auch für die Landwirtschaft erheblich.

Auf Nachfrage von **Herrn Seidel** besteht hierzu kein weiterer Erörterungsbedarf.

TOP 5.8 Andere Betroffenheiten

TOP 5.8.1 Auswirkungen auf Industrieanlagen und Gewerbebetriebe

Herr Böschen fasst die wesentlichen Einwendungen und Stellungnahmen zum TOP 5.8.1 zusammen. Hierzu besteht kein Erörterungsbedarf.

TOP 5.8.2 Tourismus, Freizeit und Erholungsaktivitäten

Des Weiteres trägt **Herr Böschen** die wesentlichen eingegangenen Einwendungen und Stellungnahmen zum TOP 5.8.2 vor.

Herr RA Dr. Schrödter erklärt, für die Stadt Otterndorf sei das Wattenmeer für den Tourismus sehr wichtig. Dies müsse im Rahmen der Abwägung mit einem hohen Wert angesetzt werden. Dazu verweist auf eine einschlägige Rechtsprechung aus Mecklenburg Vorpommern. Dem Watt komme eine hohe Bedeutung zu, einerseits für den Tourismus, andererseits für den Uferschutz.

Herr Böschen erwidert, der Planfeststellungsbehörde sei die hohe Bedeutung des Tourismus für die Region bewusst.

Herr RA Dr. Niederstadt führt aus, dass das Sandwatt und damit der Tourismus neben dem Hafen in Cuxhaven der zweite wichtige Wirtschaftsfaktor sei. Das Sandwatt sei touristisch sehr attraktiv. Der Zustand dieses Wattes habe sich aber in den letzten zwei Jahren extrem verschlechtert. Es sei eine extreme Schlickauflage zu verzeichnen, wodurch sich der Freizeitwert des Watts merklich verringert habe. Nach Auskunft von Experten seien diese Veränderungen anscheinend anthropogen bedingt. Es bestehe die Vermutung, dass die Verschlickung durch Flussbaumaßnahmen bedingt sei. Es sei zu untersuchen, ob das Vorhaben diese Effekte weiter verschärfen könnte.

Herr Böschen fragt nach, ob untersucht wurde, warum dieser Effekt im Sommer stärker auftrete als im Winter.

Herr RA Dr. Niederstadt vermutet, dies läge an veränderten Strömungsverhältnisse in Abhängigkeit der Jahreszeit.

Herr RA Prof. Dr. Ewer möchte wissen, ob sicher sei, dass diese Verschlickung auf anthropogene Einflüsse zurückzuführen ist. Seiner Kenntnis nach, sei dieses Phänomen in weiten Bereichen der Nordsee zu beobachten.

Herr RA Dr. Niederstadt erwidert, für Cuxhaven sei das Sandwatt und nicht das Schlickwatt typisch. Bis jetzt lägen zwei gutachterliche Aussagen vor, die einen natürlichen Ursprung für die Verschlickung für nicht wahrscheinlich halten.

Herr Osterwald erklärt darauf hin, dass aus wasserbaulichem Erfahrungswissen eine natürliche Verschlickung von Watten zu beobachten ist, die durch meteorologische Ereignisse beeinflusst werden. Er geht von keiner ausbaubedingten Verschlickung aus.

Herr Meyer ergänzt, dass der Effekt auch schon vorher aufgetreten sei, dieser habe nicht nur saisonale Hintergründe, sondern stehe auch mit Ostwindwetterlagen in Zusammenhang. Der fragliche Wattbereich sei durch den Bau des Leitdamms Kugelbake abgeschattet. Das Watt hat sich dort erhöht. Dies sei aus Küstenschutzgründen gut, aus touristischen Gründen vielleicht nicht so schön. Aus Anlass des Schlickaufkommens 2008 wurde mit der Stadt ein Untersuchungsprogramm vereinbart, um Schlickproben zu untersuchen um zu erfahren, woher das Material komme. Die Ergebnisse stünden noch aus. Es werde sich vielmehr um großräumige und langfristige Untersuchungen handeln. Auf den Umlagerungsstellen in der Nähe würde aber ausschließlich sandiges Material verbracht.

Herr Dr. Spingat weist darauf hin, dass die Modellversuche für die Wasserstands- und Salzgehaltsverhältnisse sehr genaue Prognosen liefern würden, dagegen seien die Prognosen für Schwebstoffveränderungen und damit die morphologischen Veränderungen sehr ungenau. Diesen Aspekt möchte er berücksichtigt wissen, wenn es darum geht, Verschlickungen abzuschätzen und zu bewerten.

Herr Böschen versichert, dass die Planfeststellungsbehörde diesbezüglich hinreichend sensibilisiert sei.

TOP 5.8.3 Weiteres

Herr Böschen fasst die wesentlichen eingegangenen Einwendungen und Stellungnahmen zusammen.

Herr RA Dr. Schrödter weist darauf hin, dass es geplant sei, die Unterelbe als Weltnaturerbe anzuerkennen, auch dies sei für den Tourismus relevant und solle berücksichtigt werden.

Herr Böschen erklärt, dass dies entsprechend berücksichtigt wird.

TOP 6 Einwendungen zur UVU

TOP 6.1 Methodische Kritik

Die Anhörung wird um 16:46 Uhr fortgesetzt. **Frau Hansen** trägt die wesentlichen Einwendungen und Stellungnahmen zu TOP 6.1 vor und fragt, ob es dazu weitere Anmerkungen gibt.

Herr Schroeder (NLWKN Lüneburg) erklärt, dass es letztlich relevant sei, dass eine Abarbeitung der Umweltbelange nach einheitlichen Grundsätzen/ Bewertungsmodellen erfolge. In diesem Zusammenhang stelle sich die Frage, ob Modelle, die sich im Wesserverfahren bewährt hätten, auch in diesem Verfahren angewendet werden sollten. Ziel seien vergleichbare Kompensationsansätze.

Er bemängelt die Datenqualität/-aktualität insbesondere bei den Schutzgütern, die direkt durch Baggerung und Umlagerung betroffen seien. Er fragt, warum bei aquatischen Lebensgemeinschaften auf eigene Untersuchungen verzichtet worden sei. Dies sei ein Mangel der Unterlagen.

Herr Schroeder nimmt Bezug auf einen Abschlussbericht der Beweissicherung zur Tiedeelbe, in dem eine Konzentration auf exemplarische Eingriffsschwerpunkte und hier insbesondere auf solche Flächen, für die Randbedingungen wie Vorbelastungen und Art und Umfang der Störung bekannt seien, empfohlen werde. Eingedenk dieser Empfehlung sei hier insbesondere die Untersuchung des Makrozoobenthos auf den Eingriffsflächen zu verstärken.

Frau Hansen regt an, die Datenaktualität bei den einzelnen Schutzgütern zu behandeln.

Herr Oellerich antwortet, man habe Datenerhebungen dort nicht vorgenommen, wo man der Meinung war, auf ausreichend fachliche Daten zurückgreifen zu können.

TOP 6.2 Schutzgut Mensch

Frau Hansen trägt die wesentlichen Einwendungen und Stellungnahmen zum TOP 6.2 vor. Hierzu besteht kein Erörterungsbedarf.

TOP 6.3 Schutzgut Tiere

Frau Hansen trägt die wesentlichen Einwendungen und Stellungnahmen zum TOP 6.3 vor.

Herr Schroeder erklärt zu den aquatischen Lebensgemeinschaften, dass die lokalen Unterschiede und Wertigkeiten genau betrachtet werden müssten. So hätten Untersuchungen am Glameyer Stack ergeben, dass das Makrozoobenthos dort tatsächlich

dem erwarteten Bestand entspreche, dass eine dort vermutete Miesmuschelbank tatsächlich nicht existiere. Dies zeige, dass genauere Untersuchungen sich lohnten und die Aussagekraft der Ergebnisse erhöhten.

In vielen Eingriffsbereichen seien die Untersuchungen nicht aussagekräftig.

Herr Hielscher (IBL, TdV) gibt anhand einer Abbildung zur Datenerhebung/-grundlagen bezüglich Makrozoobenthos nähere Erläuterungen. Er könne die allgemeine Kritik nicht nachvollziehen, da ein dichtes Netz an Probestellen bestanden habe und nicht nur Stichproben genommen worden seien.

Frau Hansen fragt nach, wie sich diese Datenlage darstelle, wenn einmal diejenigen Daten herausgelassen würden, die den Aktualitätsrichtwert von 5 Jahren überschritten. Sie möchte wissen, ob nach Einschätzung des Gutachters das Datennetz dann noch dicht genug sei, um ein hinreichend aussagekräftiges Bild zu ergeben.

Herr Hielscher erwidert, davon könne ausgegangen werden, da dort wo neue Daten vorgelegen hätten, diese den alten Daten entsprochen hätten.

Herr Schroeder kritisiert, dass der Maßstab der Abbildung zu groß sei. Es gehe nicht darum, den Artenbestand der Elbe insgesamt zu bewerten, sondern darum eine Bewertung des Bestandes auf den jeweiligen Eingriffsflächen vornehmen zu können. Hierzu seien Untersuchungen auf den konkreten Eingriffsflächen erforderlich.

Herr RA Prof. Dr. Ewer möchte wissen, wie Herr Schroeder die Sachlage bewertet, wenn man unterstellt, dass diejenigen Daten, die jünger als 5 Jahre seien von der Datendichte ausreichen, ob dann die Untersuchungen geeignet seien, die Eingriffsintensität für das Makrozoobenthos zu bestimmen.

Herr Schroeder erwidert, nach der HABAK umfasse das Mindestuntersuchungsprogramm für die Fauna das Makrozoobenthos und die Fische im direkten Eingriffsbereich.

Wie im Weserverfahren solle die Vertiefung der Fahrrinne als erhebliche Beeinträchtigung bewertet werden.

Herr Hielscher erklärt, dass das Benthos in der Fahrrinne schon durch den Schiffsverkehr stark belastet sei. Hier würde eine erhebliche Vorbelastung bestehen. Die vorhabensbedingten Baggerungen würden zwar einen zusätzlichen Faktor darstellen, die bestehende Belastung aber nicht wesentlich verändern.

Herr Wolters (IBL, TdV) erläutert, hinsichtlich der Funktion des Makrozoobenthos in der Fahrrinne habe man drei Faktoren betrachtet: die Unterhaltung, den Schiffsverkehr und die Strömung. Im Ist-Zustand liege aufgrund der Vorbelastungen im Bezug auf die

Funktion des Makrozoobenthos eine Pioniergesellschaft vor. Dieser Funktionszustand werde ausbaubedingt nicht wesentlich verändert.

Für die Verbreitungsbereiche werde die Maßnahme als erheblicher Eingriff bewertet.

Herr Schroeder kann nicht nachvollziehen warum man sich von der Bewertung der letzten Fahrrinnenanpassung entfernt.

Herr Oellerich erklärt, die Baggerung selbst stelle natürlich eine Beeinträchtigung dar, man gehe aber davon aus, dass die Wiederbesiedlung sehr schnell erfolgen werde und daher keine erhebliche Beeinträchtigung vorliege.

Herr RA Prof. Dr. Ewer fragt nach, ob hinsichtlich der schnellen Wiederbesiedlung Konsens bestehe.

Herr Schroeder erwidert, er könne dem nicht zustimmen. Die Wiederbesiedlungszeit sei aufgrund des häufigen Baggerns viel zu kurz. Jedenfalls könne kein Unterschied zwischen Verbreiterung und Vertiefung gemacht werden.

Herr Frischmuth (LK Stade) erklärt, dass bezüglich der Ufervorspülung Wisch neue Erkenntnisse vorliegen würden. Die Hahnöfer Nebelbe würde danach einen Schwerpunkt im Lebensraum der Finte darstellen. Dazu sowie zur Besiedlungsstruktur würden Aussagen in den Unterlagen fehlen.

Er möchte wissen, welche Funktion die Schwarztonnensander Nebelbe für das Makrozoobenthos hat.

Herr Wolters erklärt hinsichtlich des Fintenvorkommens sei der ganze Bereich um Hahnöfer Sand als Fintenlaichgebiet ausgewiesen. In der Planänderungsunterlage sei hier ein punktueller Eingriff bei der Ufervorspülung Wisch angenommen worden, der als erheblicher Eingriff bewertet wird und ausgeglichen werden muss.

Da keine weiteren Anmerkungen zur aquatischen Fauna folgen, stellt **Frau Hansen** die wesentlichen Einwendungen und Stellungnahmen zur terrestrischen Fauna vor.

Herr Schroeder macht den Vorschlag abzufragen, zu welchen Schutzgütern überhaupt noch Erörterungsbedarf besteht, er persönlich möchte noch einmal auf die indirekten Auswirkungen des Vorhabens eingehen. Frau Hansen stimmt dem zu.

Herr Schroeder erklärt, dem Vorgehen des TdVs, Änderungen, die sich in örtlichen Schwankungsbereichen bewegen (z. B. hinsichtlich Tidedynamik, Morphodynamik), als unerheblich zu bewerten, könne nicht gefolgt werden. Indirekte Auswirkungen müssten als erhebliche Beeinträchtigungen gewertet werden.

Die Erfahrung aus der letzten Fahrrinnenanpassung würde zeigen, dass es erhebliche Veränderungen gebe, z.B. hätten sich die Baggerschwerpunkte für die Unterhaltungsbaggerungen verlagert, was nicht berücksichtigt worden sei.

Des Weiteren wendet er ein, dass die Thematik Finte und Baggerungen in deren Laichgebieten in den gesamten Unterlagen nicht hinreichend berücksichtigt worden sei. Als Folge der letzten Vertiefung hätten sich Nachteile für die Finte ergeben, die so nicht vorhergesagt und auch nicht durch eine Beweissicherung abgesichert wurden.

Herr Oellerich erklärt, dass im Rahmen der Laichzeit nicht gebaggert werden soll, mit den vorhabensbedingten Auswirkungen auf die Finte habe man sich sehr wohl auseinandergesetzt.

Herr Wolters zitiert aus der Unterlage LBP S. 181, wo die Vermeidungsmaßnahmen für die Beeinträchtigung der Finte im Bereich Elbe-km 655 bis 635 dargestellt würden. Dies zeige beispielhaft wie man sich mit den Belangen der Finte beschäftigt habe.

Herr Schroeder erklärt, dass die Beweissicherung nicht auf Baggergutumlagerungsstellen eingehe und damit nicht die Kernbereiche der Fintenlaichgebiete berücksichtige.

Herr Oellerich verweist darauf, dass der Erhaltungszustand der Finte aktuell als günstig eingeschätzt werde.

Herr RA Prof. Dr. Ewer erklärt, dass die Planfeststellungsbehörde dies sorgfältig prüfen werde. Ausgangspunkt der UVU sei, den Ist-Zustand zu ermitteln und Auswirkungen des Vorhabens auf diesen darzustellen.

Herr Schroeder äußert, dass die Folgen der letzten Fahrrinnenanpassung nicht in die Betrachtung mit einbezogen wurden, weil man das Problem der möglichen Beeinträchtigungen der Finte durch Unterhaltungsbaggerungen nicht erkannt habe, sondern dies auf die Auswirkungen reduziert habe. Er bezweifelt, dass der Erhaltungszustand der Finte aktuell günstig ist.

TOP 6.4 Schutzgut Pflanzen

TOP 6.5 Schutzgut Boden

TOP 6.6 Schutzgut Wasser

TOP 6.7 Schutzgut Luft

TOP 6.8 Schutzgüter Klima, Landschaft, Kulturgüter

TOP 6.9 Wechselwirkungen

Auf Nachfrage von **Frau Hansen** besteht zu den übrigen Schutzgütern TOP 6.4 bis 6.9 kein Erörterungsbedarf.

TOP 7 Einwendungen zum LBP

Frau Hansen trägt um 17:57 Uhr die wesentlichen Einwendungen und Stellungnahmen zum TOP 7 vor.

Herr Frischmuth weist darauf hin, dass im Vorfeld zu der Aufstellung des LBP das Benehmen mit den zuständigen Behörden hätte eingeholt werden müssen.

Herr Plog (LK Stade) möchte wissen, ob noch eine Benehmensherstellung mit der örtlichen Naturschutzbehörde geplant sei.

Frau Hansen erklärt, eine frühzeitige Beteiligung der Fachbehörden durch den Vorhabensträger im Wesentlichen auch diesem dienen sollte, das Fachwissen besser in die Planung mit einzubeziehen. Eine Nachholung habe daher wenig Sinn.

Herr RA Dr. Reidt (TdV) stellt für den Träger des Vorhabens fest, dass das Benehmen durch die Anhörung in ausreichendem Maße hergestellt worden sei. **Herr RA Prof. Dr. Ewer** stimmt zu, die Einbeziehung der TÖB in dem Anhörungsverfahren ersetze eine gesonderte Benehmensherstellung, wie man sie aus anderen Verfahren kenne.

Herr Oellerich erklärt, dass man sich in der Vergangenheit insbesondere hinsichtlich des LBP ausführlich mit dem LK Stade ausgetauscht habe.

Herr Kindermann (TdV) erläutert den aktuellen Stand zur Kompensationsplanung. Für den Landkreis Stade seien dabei zwei Teilflächen im Allwörderer bzw. Baljer Außenbereich relevant. Hier werde eine ökologische Aufwertung von Wetterern-Systemen geprüft.

Herr Schumacher (LK Cuxhaven) möchte wissen, ob es zu einer weiteren Konkretisierung von Maßnahmen im LK Cuxhaven gekommen sei.

Herr Kindermann antwortet, da dort keine geeigneten Flächen erworben werden konnten, sei es zu keiner weiteren Konkretisierung gekommen.

Herr Frischmuth erklärt, dass dies alles bis jetzt nur Planungsabsichten seien. Vor Erlass eines Planfeststellungsbeschlusses müssten aber konkrete Maßnahmen festgeschlüsselt werden.

Herr Schroeder möchte wissen, wie die Planfeststellungsbehörde die Möglichkeit eines Ergänzungsbeschlusses beurteilt.

Frau Hansen erläutert, dass ein solcher Ergänzungsbeschluss grundsätzlich rechtlich zulässig sei. Es stehe aber noch nicht fest, ob und inwieweit von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht werden soll.

Herr Schroeder fragt nach, welche Voraussetzungen für die Zulassung eines Ergänzungsbeschlusses gegeben sein müssen.

Frau Hansen erwidert, dass die Rechtsprechung dazu Standards herausgearbeitet habe, unter anderem müssten Umsetzungswahrscheinlichkeit und Zeitnähe gegeben sein sowie der Umfang des Kompensationsbedarfs feststehen.

Herr Schroeder spricht sich für eine zeitnahe Umsetzung etwaiger Ausgleichs- und Kompensationsmaßnahmen aus. Es sei nicht zielführend wenn der Ausgleich zeitlich weit nach hinten gelegt werde. Daher fordert er die Festlegung von konkreten Fristen.

Herr Frischmuth erklärt, dass Maßnahmen, wenn sie in Schutzgebieten durchgeführt werden sollen, laut Schutzgebietsverordnung nur im Einvernehmen mit den zuständigen Landesbehörden möglich seien. Dieses Einvernehmen gehe über das Benehmen hinaus.

Er betont noch einmal, dass die Kompensationsmaßnahme Schwarztonnensander Nebelbe aufgrund des zu erwartenden wiederholten Baggeraufwandes abgelehnt wird. Er verweist auf die Schwierigkeiten in der Hahnöfer Nebelbe, auch dort sei die Verschlickung so nicht vorhergesehen worden. Die Kompensation müsse anders erzielt werden.

Herr Wolters merkt dazu an, dass die im LBP beschriebenen Pflegebaggerungen Restriktionen unterliegen würden. Eine schnelle und vollständige Verschlickung sei nach Aussage der BAW nicht zu erwarten. Sollten tatsächlich extreme Pflegebaggerungen nötig werden, sei eine Teilaufwertung des Makrozoobenthos durch die Maßnahme nicht mehr möglich. In Bezug auf die Fische könne aber immer noch von einer großen Aufwertung ausgegangen werden, da mit der Maßnahme Lebensraum für die Finte geschaffen werde.

Herr Schroeder bezweifelt weiterhin den Kompensationserfolg und stellt die Prognosen der BAW in Frage. Baggern für den Naturschutz sei immer ein Problem.

Herr Oellerich erklärt, dass die Verhältnisse der Hahnöfer Nebelbe nicht auf die Schwarztonnensander Nebelbe übertragen werden können, da dort andere Voraussetzungen gegeben seien.

Herr Osterwald ergänzt, dass die vorherige Elbvertiefung nichts mit der Situation in der Hahnöfer Nebenelbe zu tun habe. Danach sei dort sogar eine Verringerung des Schwebstoffgehaltes festgestellt worden.

TOP 8 Einwendungen zur FFH-Verträglichkeit

TOP 8.1 Gebietsschutz

Um 18:40 Uhr führt **Herr Garrels (PFB)** die Anhörung fort und trägt die wesentlichen Einwendungen und Stellungnahmen zum TOP 8.1 vor.

Herr Schroeder äußert, dass das Vorhaben gemäß § 34 BNatSchG unzulässig sei. Dazu habe er bereits umfassend schriftlich vorgetragen, beispielhaft erwähnt er, dass es vorhabensbedingt zu erheblichen Beeinträchtigungen für die Finte oder den Lebensraumtyp Ästuar kommen werde.

Herr Garrels fragt nach, ob es richtig sei, dass Herr Schroeder die erhebliche Beeinträchtigung im wesentlichen über die Flächeninanspruchnahme begründet sieht.

Herr Schroeder antwortet, dass die Größe der Baumaßnahmen im Verhältnis zur Fläche des Lebensraumtyps gesehen werden müsse. Auch würden sich Mängel in der Sachverhaltsermittlung durchschlagen.

Bei der Weseranpassung werde von einer erheblichen Beeinträchtigung ausgegangen. Im Falle der Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe liege ebenfalls zumindest eine erhebliche qualitative Beeinträchtigung vor. Hinsichtlich der Finte seien z.B. dauerhaft Funktionsverluste gegeben.

Herr RA Prof. Dr. Ewer weist darauf hin, dass das FFH-Recht einen sektoralen Ansatz verfolge. Ausschlaggebend sei, wie es um die Funktionsverluste bestellt sei.

Herr Schroeder erklärt daraufhin, dass die Struktur des Lebensbereichs durch eine hohe Dynamik gekennzeichnet ist.

Das Strombaukonzept führe zu einer Querschnittseinengung im Elbmündungsbereich, dies sei eine wesentliche Beeinträchtigung. Gerade in der Außenelbe werde damit einer der das Gebiet prägenden Schlüsselfaktoren: die Strömungsgeschwindigkeit, wesentlich verändert.

Herr Oellerich erwidert, dass die Dämpfungsmaßnahmen des Strombaukonzeptes dem Ausgleich ausbaubedingter Wirkungen dienen sollen. Daher sehe er keinen grundsätzlichen Widerspruch zwischen den Zielen des Strombaukonzeptes und den FFH-Vorgaben.

Herr Frischmuth wendet ein, dass es im Lebensraumtyp Ästuar vorhabensbedingt eindeutig zu qualitativen Veränderungen komme. Dessen Erhaltungszustand sei bereits jetzt schlecht, ein weiteres Vorgehen führe daher zu einer erheblichen Beeinträchtigung.

Herr RA Prof. Dr. Ewer fragt nach, wo lebensraumtypische Funktionsverluste hinsichtlich des Lebensraumtyps Ästuar gesehen werden.

Herr Schroeder führt dazu aus, dass der Aspekt der Dynamik für das Ästuar prägend sei. Die Gebiete im Elbmündungsbereich seien noch sehr naturnah ausgeprägt. Hier seien Funktionsverluste zu unterstellen und von einem erheblichen Eingriff auszugehen.

Herr Garrels fragt hinsichtlich der Auswirkungen auf charakteristische Arten nach, bei welchen Arten hier eine konkrete Beeinträchtigung zu befürchten sei?

Herr Schroeder erklärt, dies Festzustellen sei Aufgabe des TdVs. Beispielhaft verweist er auf Miesmuschelbänke, die sich an natürlichen Hartsubstraten ausgebildet hätten.

Herr Frischmuth fügt als weitere relevante Art die Finte hinzu. Auch hier sei vorhabensbedingt trotz Bauzeitbeschränkungen in der Laichzeit von erheblichen Beeinträchtigungen auszugehen, insbesondere unter Berücksichtigung weiterer geplanter Projekte wie die Kohlekraftwerke.

Herr Schroeder ergänzt, dass die Population der Finte nach Thiel zwar als stabil gelte, dies aber auf einem ungünstigen Niveau stehe. Die konkreten Auswirkungen der Baggerungen nach der letzten Elbvertiefung seien nicht untersucht worden. Er vermutet, dass der Erhaltungszustand der Finte eher ungünstig sei.

Herr Garrels merkt an, dass die Einschätzungen der Länder hinsichtlich des Erhaltungszustandes der Finte tatsächlich unterschiedlich ausfallen.

Herr Schroeder ergänzt, dass er hinsichtlich der Finte die Bauzeitenregelungen nicht für ausreichend erachtet. Das Vorhaben führe zu einem um 20 % gesteigerten Unterhaltungsaufwand, auch dies würde die Finte erheblich belasten.

Herr RA Prof. Dr. Ewer möchte wissen, unterstellt, man gehe tatsächlich von einer erheblichen Beeinträchtigung aus, ob die Anwesenden für die Finte und den Lebensraumtyp Ästuar Schadensbegrenzungsmaßnahmen aufzeigen können.

Herr Schroeder antwortet, dass er konkret keine Maßnahmen benennen kann und betont den Untersuchungsauftrag der Planfeststellungsbehörde.

Herr Oellerich erklärt dazu, dass Unterhaltungsbaggerungen und Ausbaubaggerungen nicht vergleichbar seien, erstere würden sich nur auf punktuelle Bereiche konzentrieren, daher seien bei diesen keine Baggerzeitbeschränkungen geplant.

Herr Schroeder betont noch einmal, dass hinsichtlich der Bestandsdaten und des Zustands der Finte von erheblichen Veränderungen auszugehen sei.

TOP 8.2 Artenschutz

Da keine weiteren Anmerkungen folgen, stellt **Herr Garrels** zusammengefasst die wesentlichen Einwendungen und Stellungnahmen zu TOP 8.2 vor.

Herr Frischmuth wendet dazu ein, dass bei der Aufspülung auf Schwarztonnensand artenschutzrelevante Aspekte berücksichtigt werden müssen.

Herr Osterwald merkt dazu an, dass diese Maßnahme aufgrund eines intensiven Austauschs mit dem Landkreises Stade in das Projekt mit aufgenommen worden sei, wenn es dadurch zu abwägungsrelevanten Schwierigkeiten kommen sollte, könne auch darauf verzichtet werden.

Herr Frischmuth erklärt, einen solchen intensiven Austausch habe es nicht gegeben.

Herr Schroeder merkt zum Punkt Artenschutz an, dass wohl ein Vorkommen von geschützten Muscheln nach Aussage des BUND nicht ausgeschlossen werden könne.

Herr Wolters erklärt dazu, dass es sich bei den in Frage stehenden Muscheln nur um besonders geschützte Arten, nicht um Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie handeln würde. Weiterhin seien diese Muschelarten nach übereinstimmender Auffassung nicht typisch für die Tideelbe.

Da keine weiteren Wortmeldungen folgen, schließt **Herr Garrels** diesen Tagesordnungspunkt und übergibt wieder an Herrn Seidel.

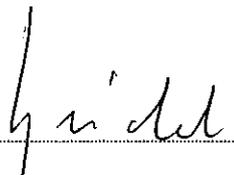
TOP 9 Sonstiges

Herr Seidel fragt nach, ob es zu dem TOP 9 noch Anmerkungen gibt. Dies ist nicht der Fall. Er weist noch einmal auf das Protokoll hin, welches auf Anforderung zugeschickt werden kann und dankt den Anwesenden für das konstruktive Gespräch.

Die Erörterung wird um 19:30 Uhr durch **Herrn Seidel** geschlossen.

Kiel, den 18.09.2009

Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord
Planfeststellungsbehörde
Im Auftrag


Seidel (Verhandlungsleiter)


Martin (Schriftführerin)

Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe
Erörterungstermin mit den Trägern öffentlicher Belange aus Niedersachsen
im Gästezentrum Otterndorf

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

1. **Verfahrens- und Rechtsfragen**

(Voraussichtlicher Zeitrahmen: 22.04.2009, 10:15 - 12:00 Uhr)

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

2. **Bedarfsbegründung**

(Voraussichtlicher Zeitrahmen: 22.04.2009, 12:00 - 13:00 Uhr)

- 2.1 Technische Notwendigkeit
- 2.2 Wirtschaftliche Notwendigkeit
- 2.3 Alternativen
- 2.4 Varianten

3. **Betroffenheiten in der Bauphase**

(Voraussichtlicher Zeitrahmen: 22.04.2009, 14:30 - 16.00 Uhr)

- 3.1 Immissionen
- 3.2 Beeinträchtigungen der Fischerei
- 3.3 Sonstiges

4. **Änderung der Tidedynamik**

(Voraussichtlicher Zeitrahmen: 22.04.2009, ab 16:15 Uhr und 23.04.2009 10:00 - 12:00 Uhr)

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

5. **Dauerhafte Betroffenheiten**

(Voraussichtlicher Zeitrahmen: 23.04.2009, 12:00 - 13:00 und ab 14:30 Uhr)

5.1 **Betroffenheiten durch Änderungen der Tidedynamik**

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

- 5.2 Betroffenheiten durch schiffserzeugte Belastungen**
 - 5.2.1 Betroffenheiten durch Sog und Schwell
 - 5.2.2 Immissionen
- 5.3 Betroffenheiten durch Baggergutunterbringung**
- 5.4 Schäden an Grundstücken und Gebäuden**
 - 5.4.1 Schäden an Gebäuden durch Rutschungen und Setzungen
 - 5.4.2 Schäden durch Zunahme von Überflutungsgefahren und Uferabbrüche
 - 5.4.3 Schäden durch zusätzliche Erschütterungen/ Vernässung/ Sonstiges
- 5.5 Beeinträchtigung von Schifffahrt und Fischerei**
 - 5.5.1 Beeinträchtigung von Häfen und Hafenzufahrten
 - 5.5.2 Beeinträchtigung der Fischerei
- 5.6 Beeinträchtigung von Infrastruktur- und Versorgungseinrichtungen**
 - 5.6.1 Kreuzungsbauwerke der Ver- und Entsorgungswirtschaft
 - 5.6.2 Kreuzungsbauwerke der Verkehrsinfrastruktur
 - 5.6.3 Grundwassernutzung
 - 5.6.4 Einleitungsbauwerke
- 5.7 Betroffenheiten der Landwirtschaft**
- 5.8 Andere Betroffenheiten**
 - 5.8.1 Auswirkungen auf Industrieanlagen und Gewerbebetriebe
 - 5.8.2 Tourismus, Freizeit und Erholungsaktivitäten
 - 5.8.3 Weiteres

6. Einwendungen zur UVU

(Voraussichtlicher Zeitrahmen: 24.04.2009, 10:00 - 13:00 Uhr)

- 6.1 Methodische Kritik
- 6.2 Schutzgut Mensch
- 6.3 Schutzgut Tiere
- 6.4 Schutzgut Pflanzen
- 6.5 Schutzgut Boden
- 6.6 Schutzgut Wasser
- 6.7 Schutzgut Luft
- 6.8 Schutzgüter Klima, Landschaft, Kulturgüter
- 6.9 Wechselwirkungen

7. Einwendungen zum LBP

(Voraussichtlicher Zeitrahmen: 24.04.2009, 14:30 - 15:15 Uhr)

8. Einwendungen zur FFH-Verträglichkeit

(Voraussichtlicher Zeitrahmen: 24.04.2009, ab 15:30 Uhr)

- 8.1 Gebietsschutz
- 8.2 Artenschutz

9. Sonstiges

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

Teilnehmerverzeichnis

für die Erörterung gem. § 73 Abs. 6 Verwaltungsverfahrensgesetz in Otterndorf
mit den Trägern öffentlicher Belange
Bitte in Druckbuchstaben schreiben!

Name	Verband	Telefon-Nr.
Dr. Spangenberg	WSD - Nord	0431 3394 7201
Wiebrodt	WSD Nord, Planfeststellungsbeh.	0431/ 3394-6610
Ganzel	WSD Nord, Planfeststellungsbeh.	0431/ 3394-6602
Dr. Fridly	BfG - Koblenz	0261 1306-5451
Dr. Büttner	BfG - Koblenz	0261 1306-5238
Bösch	WSD Nord, Planfeststellungsbeh.	0431- 3394-6603
D. Hansen	WSD Nord, PF-Behörde	-6601
Dr. Thyssen	RA für Planfeststellungsbehörde HH	040/ 42841-3092
FERK	HFA	040- 42842-2824
Jansen	fjk - PB Fahrrinnenanpassung	
Dr. Eickwelse	WSD - N.	
Döring	Planfeststellungsbehörde	0431 - 3394-6620
Seidel	"	0431 - 3394-6600
Wahlmbe	WSA HH, RB	040-44110- 411
Hartung de Groot	HFA	040/ 44110-409
Schwarz	WSD Nord	0431 - 3394-6604
Boll	WSD Nord	" -6335

Fahrrinnenanpassung der Unter- u. Außenelbe an 14,5 m tiefgehende Containerschiffe
 - Teilnehmerverzeichnis für die Erörterung am 22. - 24.04.2009 in Otterndorf -

Bitte in Druckbuchstaben schreiben!

Name	Verband / Behörde	Telefon-Nr.
MONTZ	NLWKN - Direktion	
Nimmey	- b -	
Kriesten	NLWKN Stade	
Wartner, H.	DV Kehdinge - Oste	
Fried Fische	DV I Meile	
RA Dr. JOHN	KAE für Umhaltungsverband Kehd.	0402789840
RA LEHRS	_____ u _____	
Kafferhan	_____ u _____	
Hollend v. Huhn	"	
Jochimsen	LK Cux	
Schmid	Cuxhavens Deichwehrt	04721 48436
H. Zerkow	Stadt Osterndorf	
N. Jacobs	Stadt Stade	04141-301 -330
E. Goedecke	Samtgemeinde Nordkehdingen	0477/ 9231-0
RAHLF	BAW	040-81908.301
Hjersohn	UHVAP Kehdingen	04770-1224
Gehrens	Wasser- u. Bodenverband Otterndorf	046099098031
Stelmann	UHV Otterndorf	04770-1224
Peter Künzler	Steinbüchel - Neuwethen Schleusenverband	04182/2331 0479/4994805
Ernst Fickhoff	Neuwethen - Schleusenverband	
H. A. Harschildt	Wasser- u. Bodenverband Jocke	

Fahrrinnenanpassung der Unter- u. Außenleibe an 14,5 m tiefegehende Containerschiffe
 - Teilnehmerverzeichnis für die Erörterung am 22. - 24.04.2009 in Otterndorf -

Bitte in Druckbuchstaben schreiben!

Name	Verband / Behörde	Telefon-Nr.
Ulrich Schröder	Landkreis u. Stadt Cuxhaven	04723-5352
Th. Wicken	Ostdeichverband ODV	04774-6893
Dr. Brautz Niederstadt	Plat Prof. Verstry (Stadt-Cuxhaven)	05139-989500
Jenny Diez	Stadt Cuxhaven	04721-700601
Mark Schwannemann	Sandgemeinde Sielkand	04755-912319
Dr. W. Schröder	Rechtsanwalt	0511/378623 0544
Dr. H. G. Fricke	Rechtsanwalt	0511-340170
Rudolf Zimmermann	Kristageloffener. KTZent.	04721-21256
Ralf Schwede	NLWKV Lb	
Kudimant	NLWKV Stade	04141-601-249
Sträfling, Uwe	NLWKV Lüneburg	04131/8545-405
Zahn	SG Hadeln / Stadl Othnd	04754 919106
Schunnecker, H-G	Landkreis Cuxhaven UMB	04721/682358
Möller, Horst	Hadelner Deich- u. Uffbau	0471/192350
Hutsh, Tarsken	- " -	- " -
Mahl, Günther	- " -	- " -
Altenberg, Peter	Rechts der Stadt Cuxhaven	04724244345
Wehlan, Frank	LK Harburg	04171/693583
Peter, Gummel	"	"
Francois, Annes	"	"
Vschander, Gitta	"	"

Fahrrinnenanpassung der Unter- u. Außenleibe an 14,5 m tiefgehende Containerschiffe
 - Teilnehmerverzeichnis für die Erörterung am 22. - 24.04.2009 in Otterndorf -

Bitte in Druckbuchstaben schreiben!

Name	Verband / Behörde	Telefon-Nr.
Dr. Norbert Wille	DNW - DH	040 - 81908 325
Dr. Klaus Wulke	BAN - DIX	040 81908-330
Dr. Aschermann, Hans	BWA - PFBelörode	040/ 428 41 3064
Brants, Thord	SFA Bremen	0471 / 972542
Vossen, Bernd	WSA Cuxhaven	04721 567-289
Wiegmann, Melanie	WSA Cuxhaven	04721 567-178
MARŠIĆ, Nikša	WSA Cuxhaven	04721 567-602
Prof. Rahnke, Heinrich	Senatskanzlei Hamburg	04041831 1496
Dr. Heyer, Harro	STW - DH	040/ 81908-300
Luhmann, Rolf	Gen. S ORK	04102/ 514720
Mack & Haus	SG - Lüke	04142 899112
Dr. Springat, Frank	Ing-Büro Nangerwede + Partner	0441/ 779 13-13
Wortmeyer, Günter	LK Cuxhaven	04721/662579
von Höpfer, Hans-Jürgen	- - -	04721/662516
Christenbusch, Bernd	WBV Belum	047521/1477
Reufel, Björn	- - -	04752-7373
Hellö Kolnlein	LK Stade	04141-12530
Ute Regge	"	" -72542
Max Plog	"	" 12527
Sören Frischmuth	"	" 12-670
Angelus Dethmer	"	04141-12-552

Am 22. April 2009 wurden von den anwesenden Trägern öffentlicher Belange keine Anträge gestellt.

Am 23. April 2009 wurden von den anwesenden Trägern öffentlicher Belange folgende Anträge gestellt:

Antrag Nr. 01 - Stadt Cuxhaven, RA Dr. Frank Niederstadt um 10.02 Uhr

Die Stadt Cuxhaven stellt den Antrag, die am 22.04.09 vorgestellten Überlegungen zur Änderung im Bereich der Unterwasserablagerungsfläche Glameyer Stack Ost und West detailliert planungsmäßig ausgearbeitet in das Verfahren einzuarbeiten. Die Unterlagen sind auszulegen und den Betroffenen ist Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben. Die Stadt Cuxhaven weist gleichzeitig darauf hin, dass die Ausgestaltung des Altenbrucher Bogens nicht die geplanten Hafenanlagen im Bereich Wehldorf oder ihre Erreichbarkeit durch Schiffe beeinträchtigen darf. Ein Ufersicherungskonzept ist deshalb auf die Hafenplanung abzustimmen.

Bescheidung des Antrags:

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

Antrag Nr. 02 - Stadt Cuxhaven, RA Dr. Frank Niederstadt um 10.08 Uhr

Die Stadt Cuxhaven beantragt, die morphodynamischen Berechnungen der BAW, insbesondere für den Bereich des Altenbrucher Bogens, neu in aussagekräftiger Form zu erstellen. Dabei sind ggf. die neu vorgestellten Konzepte zur Ufersicherheit in die Berechnungen einzubeziehen. Da die BAW nach eigenen Angaben hier keine belastbaren Ergebnisse erzielen kann, wird die Beauftragung eines geeigneten Instituts mit den entsprechenden Möglichkeiten vorgeschlagen, wie z. B. Danish Hydraulic Institute oder Delft Hydraulics.

Bescheidung des Antrags:

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

**Antrag Nr. 03 - Landwirtschaftskammer Niedersachsen,
Bezirksstelle Bremervörde, Herr Heino Rotermund um 16.02 Uhr**

Die Landwirtschaftskammer beantragt die Einrichtung von Messstellen zur Beweissicherung für die Beobachtung der Verschiebung der Brackwasserzone und Veränderung der Salzgehalte der landwirtschaftlichen Be- und Entwässerungssysteme.

Begründung:

Zur Beregnung des Obstanbaus und zur Viehtränke wird Süßwasser benötigt.

Bescheidung des Antrags:

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

Antrag Nr. 04 - Stadt Otterndorf, RAe Dr. Fricke & Kollegen um 16.07 Uhr

Die Stadt Otterndorf beantragt, festzustellen, wie hoch die tatsächlichen Geschwindigkeiten der Containerschiffe im Bereich vor Otterndorf sind.

Bescheidung des Antrags:

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

Antrag Nr. 05 - Stadt Otterndorf, RAe Dr. Fricke & Kollegen um 16.07 Uhr

Die Stadt Otterndorf beantragt, dass im Falle der Planfeststellung im Bereich vor Otterndorf die Geschwindigkeit für Containerschiffe auf höchstens 12 kn festgesetzt und die Einhaltung dieser Geschwindigkeitsauflage angeordnet wird.

Bescheidung des Antrags:

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

Antrag Nr. 06 - Samtgemeinde Sietland und ihre Mitgliedsgemeinden Steinau, Odisheim, Wanna und Ihlienworth, RAe Fricke & Collegen um 16.07 Uhr

Die Gemeinden beantragen, dass im Falle der Planfeststellung die Auswirkungen des Vorhabens auf die Landwirtschaft festgestellt werden. Außerdem beantragen die Gemeinden, dass im Falle der Planfeststellung die Erstellung eines wasserwirtschaftlichen Konzepts als Auflage angeordnet wird, das gewährleistet, dass die Landwirtschaft durch das Vorhaben in keinster Weise beeinträchtigt wird. Im Falle der Beeinträchtigungen sind Entschädigungszahlungen anzuordnen. Die vertragliche Regelung dieses Problemkomplexes bleibt ausdrücklich vorbehalten.

Bescheidung des Antrags:

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

Antrag Nr. 07 - Stadt Otterndorf, RAe Dr. Fricke & Collegen um 16.25 Uhr

Die Stadt Otterndorf beantragt, dass die in den Schriftsätzen vom 03.05.2007 sowie vom 18.11.2008 geltend gemachten Schutzauflagen auch durch eine vertragliche Regelung mit der Stadt Otterndorf vereinbart werden. In dieser Vereinbarung sind insbesondere auch die in den bezeichneten Schriftsätzen geforderten Beweissicherungsmaßnahmen zu regeln.

Bescheidung des Antrags:

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

Antrag Nr. 08 - Samtgemeinde Sietland und ihre Mitgliedsgemeinden Steinau, Odisheim, Wanna und Ihlienworth, RAe Fricke & Collegen um 16.25 Uhr

Die Gemeinden beantragen, dass die in den Schriftsätzen vom 03.05.2007 sowie vom 18.11.2008 geltend gemachten Schutzauflagen auch durch eine vertragliche Regelung mit den Gemeinden vereinbart werden. In dieser Vereinbarung sind insbesondere auch die in den bezeichneten Schriftsätzen geforderten Beweissicherungsmaßnahmen zu regeln.

Bescheidung des Antrags:

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

Antrag Nr. 09 - Stadt Cuxhaven, RA Dr. Frank Niederstadt um 16.31 Uhr

Die Stadt Cuxhaven beantragt, die erfolgten und laufenden Hafenerweiterungen in Cuxhaven in die Planung einzubeziehen, die Auswirkungen der Planungen auf den jetzigen und zukünftigen Hafenbetrieb in Cuxhaven vollumfänglich zu untersuchen und darzustellen und die Planungen an die Betriebsnotwendigkeiten des erweiterten Cuxhavener Hafens anzupassen. Die entsprechenden Unterlagen sind zu überarbeiten und neu auszulegen. Dies betrifft sowohl die Offshore-Anlagen wie die Schwerlastplattform und den Liegeplatz 4, den Offshore-Terminal und den geplanten Liegeplatz 9, die zukünftigen Liegeplätze 5 – 7 als auch die geplanten Liegeplätze und Hafenanlagen im Bereich Wehldorf. Bei den Planungen ist insbesondere die Manövrierfähigkeit der ein- und auslaufenden Schwerlastschiffe im Hinblick auf den Containerschiffsverkehr und die hohe Strömungsgeschwindigkeit im Altenbrucher Bogen zu betrachten. Bei der zu erwartenden Unvereinbarkeit des Hafenbetriebs mit den jetzigen Planungen geht die Stadt Cuxhaven davon aus, dass der Planungsträger im Rahmen der Neuplanung entweder die Fahrrinne weiter von den Hafenanlagen weg (in Richtung Norden) verlegt oder die Vertiefungsmaßnahmen so stark zurücknimmt, dass eine Vereinbarkeit mit dem Cuxhavener Hafenbetrieb mit Sicherheit gewährleistet werden kann.

Die Stadt Cuxhaven weist darauf hin, dass aufgrund der essentiellen wirtschaftlichen Bedeutung ihrer Hafenentwicklung für die Situation ihrer Stadt, nur eine Planung akzeptiert werden kann, die Risiken für die Cuxhavener Hafenentwicklung mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlich ausschließt. In diesem Zusammenhang wird angeregt, zu prüfen, ob es sich als sinnvolle Alternative nicht aufdrängt, statt einer neuen Fahrinnenanpassung bei den Schiffen, bei denen tatsächlich Tiefgangsprobleme auftreten, eine Teilentladung oder –beladung in vorgelagerten Häfen ins Auge zu fassen.

Bescheidung des Antrags:

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

Antrag Nr. 10 - Stadt Cuxhaven, RA Dr. Frank Niederstadt um 16.43 Uhr

Die Stadt Cuxhaven beantragt, vor der Planfeststellung erneuter Vertiefungsmaßnahmen abschließend und definitiv abzuklären, auf welche Flussbaumaßnahmen die Verschlickung des Sandwatts vor den Stränden Cuxhavens in Duhnen und Döse zu-

rückzuführen ist. Eine Planfeststellung darf erst erfolgen, wenn zweifelsfrei feststeht, dass die geplante Fahrrinnenvertiefung oder die aus ihr folgenden Unterhaltungsmaßnahmen keine Verstärkung der Verschlickungssituation verursachen. Die Stadt Cuxhaven weist auf die existentielle Bedeutung des Sandwatts für den Tourismus in Cuxhaven hin. Aus Sicht der Stadt muss die bestehende Verschlickungsproblematik gelöst sein, bevor weitere Fahrrinnenanpassungen akzeptiert werden können.

Bescheidung des Antrags:

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