

0795

LANDKREIS STADE



DER LANDRAT

WSD Nord
04. Mai 2007

Phc

Landkreis Stade - 21677 Stade

Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord
- Planfeststellungsbehörde -
Hindenburgufer 247

24106 Kiel

Dienststelle: Bau- und Umweltdezernat
Dienstgebäude: Am Sande 4
Auskunft erteilt: Herr Tönjes
Zimmer: 120
☎ Durchwahl: 04141/12-500
Fax: 04141/12-575
E-Mail-Adresse: dezernat4@landkreis-stade.de

Datum und Zeichen
Ihres Schreibens
26.02.2007
P-143.3/46

Mein Zeichen
(bei Antwort bitte angeben)
D IV – Tö/Pa

Datum
17.04.2007

795

Planfeststellungsverfahren zur Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe für 14,5 m tiefgehende Containerschiffe, Beteiligung des Landkreises Stade als Träger öffentlicher Belange

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Landkreis Stade erkennt die Bedeutung der Fahrrinnenanpassung für den Hamburger Hafen an. Es werden jedoch aus Sicht der Deich-, Wasser- und Naturschutzbehörde die folgenden Anregungen, Hinweise, Bedenken und Forderungen geltend gemacht, die im Verfahren berücksichtigt werden müssen.

Zunächst ist anzumerken, dass die Frist zur Stellungnahme aufgrund des erheblichen Umfangs der Planunterlagen sowie der beim Landkreis Stade notwendigen Beratung in den Gremien sehr knapp bemessen ist. Der Landkreis Stade behält sich daher vor, nach weiterem eingehenderem Studium der Unterlagen die jetzt abgegebene Stellungnahme zu ergänzen. Ich bitte um Mitteilung, welche maximale Frist hierfür gesetzt werden kann.

In den nachfolgenden Punkten werden die Unterlagen für nicht vollständig, nicht schlüssig bzw. nicht aussagekräftig gehalten. Die Ergebnisse der Untersuchungen sind teilweise durch Zugrundelegung falscher Voraussetzungen oder Berechnungsgrundlagen nicht schlüssig. Der Antragsteller muss hier vor Erteilung eines Planfeststellungsbeschlusses zur Nachbesserung und Ergänzung verpflichtet werden. Nach der Vorlage neuer bzw. ergänzter Unterlagen und Berechnungen hat eine erneute Beteiligung der Träger öffentlicher Belange zu erfolgen.

- Die Planrechtfertigung ist mit Mängeln behaftet, weil der Weitertransport der Container nicht zeitgleich möglich ist.
Die Knotenpunkte von Straße und Schiene im Hafen Hamburgs werden erst später ausgebaut (s. Äußerungen von Dr. Dücker), daher wird die Leistungsfähigkeit des Hafens durch

Hauptdienstgebäude:
Kreishaus
Am Sande 2
21682 Stade
Telefon: (04141) 12-0
Telefax: (04141) 12-247
E-Mail: info@landkreis-stade.de
Internet: www.landkreis-stade.de

Allgemeine Öffnungszeiten
Montag, Dienstag 8.00 bis 15.30 Uhr
Mittwoch, Freitag 8.00 bis 12.00 Uhr
Donnerstag 8.00 bis 18.00 Uhr

Außerhalb der Öffnungszeiten können gerne Termine vereinbart werden.

Bankverbindungen:
Kreissparkasse Stade (BLZ 241 511 16) 100 024
Volksbank Stade (BLZ 241 910 15) 100 1212 500
Postbank Hamburg (BLZ 200 100 20) 75 37 207

nicht ausreichende Hinterlandanbindung begrenzt. Die Begründung des Ausbaubedarfes ist dementsprechend zu prüfen.

- Die Notwendigkeit der Maßnahme und der Anordnung der sofortigen Vollziehung wird damit begründet, dass die Prognose dahin geht, dass die Anzahl von Containerschiffen mit Konstruktionstiefgängen zwischen 13,5 m und 14,5 m bis zum Jahr 2015 um insgesamt 350 % zunehmen wird und auch die Breite der Schiffe zukünftig größer sein wird. Bei der Beschreibung und Berechnung der zu erwartenden Auswirkungen und Schäden wird jedoch vom heutigen Ist-Zustand ausgegangen. Es fehlen Aussagen darüber, wie sich die erheblich erhöhten Schiffsbewegungen und veränderten Schiffsgrößen auswirken.
- Die Sturmflutbetrachtungen 1976/1994/1999/Bemessungssturmflut erfolgen auf der Basis einer Modelltopographie 2002. Das ist m.E. nicht zulässig, damit werden die Auswirkungen des Ausbauzustandes systematisch unterschätzt.
Die entsprechenden Unterlagen sind zu ergänzen.
- Die schiffserzeugten Belastungen haben eine große Wirkung auf die Schutzwerke und Bauten im Deich. Die Auswirkungen in Bezug auf die morphologischen Veränderungen werden nicht aufgezeigt.
Alle maßnahmenbedingten Aspekte sind bei den Prognosen und Untersuchungen der morphologischen Entwicklungen zu prüfen und zu berücksichtigen.
- Die Berechnung von Sog und Schwell ist auf der Grundlage der heute vorherrschenden Bedingungen und der jetzigen Verhältnisse der Fahrrinne erfolgt. Die beabsichtigte Vertiefung und Verbreiterung der Fahrrinne sowie die zukünftig zu erwartenden Schiffgrößen und -bewegungen wurde nicht einbezogen. Es fehlen daher Aussagen darüber, wie sich in dieser Beziehung die beabsichtigte Maßnahme auswirkt. Insbesondere die zu erwartenden Auswirkungen und Schäden für Ufer, Häfen und Sielbauwerke wurden nicht dargestellt.
- Die Einschätzung des TdV, dass es sich bei der Maßnahme nicht um einen Eingriff i.S. § 7 NNatG und analog BNatSchG handelt, ist falsch. (Weitere Begründungen werden mit Nachbar-Landkreisen und NLWKN abgestimmt.)
- In den Planfeststellungsunterlagen (Teil D) wird als Maßnahme zur Vermeidung und Verminderung erheblicher Beeinträchtigungen durch das Vorhaben u.a. die Einhaltung der Bemessungsgeschwindigkeiten (Unterlage B.2, Tabelle 3.2.2.-3) aufgeführt, um damit eine Minderung der schiffserzeugten Wellenbelastung auf Ufer und Vorland zu erreichen. Andererseits ist bekannt und auch durch Messungen des AIS (Automatic Identification System) belegt, dass die für die Erhaltung der Manövrierfähigkeit der Schiffe oftmals höhere Geschwindigkeiten notwendig sind und diese auch noch überschritten werden. Die Antragsunterlagen enthalten keine Angaben darüber, wie die Einhaltung der Entwurfs-/Bemessungsgeschwindigkeiten überwacht bzw. sichergestellt werden kann. Insgesamt wird angezweifelt, dass dieses überhaupt möglich ist. Die Unterlagen sind hier auch dahingehend zu ergänzen, welche Auswirkungen und Schäden bei den tatsächlichen Schiffsgeschwindigkeiten zu erwarten sind.
- Mit der Erhöhung der Schiffsbewegungen um 350 % bis 2015 ist zwingend eine Vermehrung des kritischen Begegnungsverkehrs verbunden. Hieraus resultiert eine größer werdende Anzahl von aus dem Ruder laufenden Schiffen, die zur Kompensation mit höheren Geschwindigkeiten gefahren werden müssen. Auch dies wurde bei der Erstellung der Antragsunterlagen nicht hinreichend berücksichtigt. Es sind lediglich partielle Darstellungen

einer geregelten Begegnung vorgenommen worden. Kritische Begegnungen und deren Auswirkungen auf der gesamten Strecke sind nicht untersucht worden.

- Das vorgelegte Gutachten zur Veränderung des Salzgehaltes des Elbewassers enthält keine Untersuchungen über die zu erwartende Situation bei länger andauerndem niedrigen Oberwasser (< 400 m³/s). Gemessen wurden tatsächlich um 220 m³/s, so dass mit einer weiteren Verschiebung der Salz- und Brackwasserzone zu rechnen ist, als in den Unterlagen dargestellt. Ebenso ist aufgrund des geringen Oberwasseranteils mit vermehrter Sauerstoffzehrung zu rechnen (Fischsterben). Auch hier ist eine Erweiterung der durchgeführten Untersuchungen notwendig.
- Hinsichtlich der dreistufigen Bewertungsskala in der Flora-Fauna-Habitat-Verträglichkeitsuntersuchung (FFH-VU) (Tab. 2.1-4) zur Ableitung des Beeinträchtigungsgrades ist eine feinere Klassifizierung erforderlich – wie auch im Thematischen Merkblatt 39 des „Gutachten zum Leitfaden zur FFH-Verträglichkeitsprüfung (FFH-VP) im Bundesfernstraßenbau“ (KIFL 2004) vorgesehen. Für die naturschutzfachliche Prüfung der Unterlagen ist eine transparentere Darstellung des Beeinträchtigungsgrades erforderlich, um in einer anschließenden zweistufigen Skala die Einstufung in nicht erheblich oder erheblich nachvollziehen zu können.
- Den vorangegangenen Ausbau der Fahrrinne im Jahr 1999/2000 und die Erweiterung des Airbus-Werkes in Finkenwerder lediglich als Vorbelastung in die dokumentierten Ist-Zustände einzustellen, ist nicht ausreichend, sondern sollte als Vorhaben mit summarischen Wirkfaktoren im eigentlichen Sinne in der FFH-Vorprüfung betrachtet werden. Dies wird damit begründet, dass sehr wahrscheinlich nicht alle Auswirkungen der vorangegangenen Elbvertiefung bislang wirksam wurden, sondern sich erst in der Zukunft voll entfalten werden. Die Betrachtung lediglich der Vorbelastungen durch die jüngste Elbvertiefung über den Ist-Zustand entspricht somit nicht den tatsächlich zu erwartenden Belastungen, die sich erst über einen längeren Zeitraum einstellen werden. Die hier geforderte Betrachtung der letzten Fahrriinnanpassung als summarisches Wirkvorhaben entspricht auch der Empfehlung des Thematischen Merkblatts 36 (Ermittlung und Bewertung von Beeinträchtigungen) des „Gutachten zum Leitfaden zur FFH-Verträglichkeitsprüfung im Bundesfernstraßenbau“ (KIFL 2004). Ratsam ist es, vor einer weiteren Elbvertiefung das Beweissicherungsverfahren mit einer Gesamtauswertung der gesamtökologischen Veränderungen der Elbe und des Elbeästuars abzuwarten und hierauf basierend die Einschätzung der Verträglichkeit des Projektes mit den FFH- und Vogelschutzgebieten erneut zu prüfen und ggf. zu revidieren.
- Bei dem in Tab. 4.1-1 des Screenings betrachteten FFH-Gebiet „Este-Unterlauf“ (EU-Meldenummer DE 2524-332) handelt es sich um ein vorgeschlagenes Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung (vGGB) ohne Schutzstatus. Bei dem in der Spalte „Bemerkung Status“ genannten Gebiet gemeinschaftlicher Bedeutung (GGB) mit der Meldenummer 2524-301 handelt es sich jedoch um das FFH-Gebiet „Este, Böttersheimer Heide, Glüsinger Bruch und Osterbruch“, welches oberhalb der Ortslage Buxtehude liegt. Beide Gebiete sind also nicht identisch, wie die Darstellung in der Tab. 4.1-1 vermuten lässt.
- Es ist aufgrund mangelnder Transparenz nicht nachvollziehbar, warum für einzelne Prüfgebiete (vGGB/GGB und BSG – besondere Schutzgebiete) bereits in der Phase 1 des Screenings (FFH-Vorprüfung) abgeleitet wird, dass jegliche Beeinträchtigungen der Gebiete in ihren Erhaltungszielen oder in ihren maßgeblichen Bestandteilen ausgeschlossen werden können. Ursächlich für diese fehlende Nachvollziehbarkeit ist, dass die Erhaltungsziele und

maßgeblichen Bestandteile der Gebiete nicht benannt werden und vor allem nicht in Beziehung gesetzt werden zu den vorhabensbedingten Wirkfaktoren. Eine „Beschreibung des Schutzgebietes und seiner Erhaltungsziele“ sowie eine „Prognose möglicher Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des Schutzgebietes durch das Vorhaben“ sind daher auch grundlegende Bestandteile einer FFH-Vorprüfung gemäß Mustergliederung des Leitfadens FFH-VP des BMVBW. Auch die Methodik-Leitlinien zur „Prüfung der Verträglichkeit von Plänen und Projekten mit erheblichen Auswirkungen auf Natura-2000-Gebiete“ der EU-Kommission fordert hinsichtlich detaillierter Einschätzungen von Auswirkungen innerhalb des Screenings, die spezifischen Eigenschaften des Gebietes als Ganzes bzw. für die relevanten Gebietsteile zu ermitteln. Gleiches gilt für das „Screening summarischer Auswirkungen“ (Kap. 4.2.3). Hier sind die Unterlagen entsprechend zu ergänzen, um die Ableitung der Einschätzung am Ende der Phase 1 des Screenings nachvollziehen zu können

- Auch wenn der Nordseeschnäpel (*Coregonus oxyrhynchus*) als für das GGB „Untereibe“ „derzeit bis auf Einzelnachweise verschollen oder ausgestorben“ eingestuft wird und spezielle Erhaltungsziele nicht genannt werden, so ist er doch als wertbestimmende Art in der FFH-VU gebührend zu berücksichtigen. Dies allein schon deshalb, da gemäß der im Entwurf vorliegenden allgemeinen Erhaltungsziele u. a. die „Erhaltung und Entwicklung eines ökologisch durchgängigen Flusslaufs als (Teil-) Lebensraum von Anhang-II-Fischarten (u. a. *Coregonus oxyrhynchus* Nordseeschnäpel)“ aufgeführt wird
- In der FFH-VU für das GGB „Untereibe“ ist auch der Schutzzweck für Hahnöfersand, der sich aus der „Verordnung des Landkreises Stade über die einstweilige Sicherstellung des Landschaftsteiles Hahnöfersand in der Gemarkung Borstel, Gemeinde Jork, Landkreis Stade“ ergibt, zu berücksichtigen. Mit Inkrafttreten dieser Verordnung am 18.08.2006 ist die Elbinsel Hahnöfersand als Naturschutzgebiet einstweilig sichergestellt und daher wie ein ausgewiesenes NSG zu berücksichtigen.
- Entgegen den Aussagen in den Planunterlagen liegen sehr wohl Pflege- und Entwicklungspläne für Naturschutzgebiete vor. Zu nennen sind hier u.a. die Pflege- und Entwicklungspläne für die Naturschutzgebiete „Borsteler Binnenelbe und Großes Brack“ und „Asseler Sand“.
- Funktionale Beziehungen bestehen auch zu weiteren FFH-Gebieten, die nicht Gegenstand der vorliegenden Unterlagen zur FFH-VU sind. Hier sind vor dem Hintergrund der verschiedenen Fischarten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie vor allem die mit dem Hauptgewässer Elbe in Verbindung stehenden GGB „Schwingetal“ (EU-Code DE 2322-301), „Oste mit Nebenbächen“ (DE 2520-301), „Auetal und Nebentäler“ (DE 2522-301) und „Este, Böttersheimer Heide, Glüsinger Bruch und Osterbruch“ (DE 2524-301) sowie die vGGB „Este-Unterlauf“ (DE 2524-332) und „Osteschleifen zwischen Kranenburg und Nieder-Ochtenhausen“ (DE 2320-332) zu nennen.
- Aufgrund zahlreicher an unterschiedlichen Standorten zu erwartenden kurz- bis langfristiger und mittelräumiger struktureller Lebensraumveränderungen (Funktionsverluste) des Lebensraumtyps (LRT) 1130 (Ästuarien) mit einhergehender Verschlechterung der Lebensbedingungen für charakteristische Arten des LRT 1130 ist es nicht nachvollziehbar, weshalb der Gutachter in der summarischen Betrachtung zu dem Ergebnis kommt, dass die Aufhöhung bzw. Vertiefung der Gewässersohle zu keiner Verschlechterung der Lebensbedingungen für charakteristische Arten führen soll. Aufgrund fehlender Angaben zur Größe der beeinträchtigten Einzel- und Gesamtflächen lässt sich keine Einschätzung der Bedeutung der verloren gehenden bzw. beeinträchtigten Flächen im Bezug zur Gesamtfläche des

LRT 1130 im FFH-Gebiet Untere Elbe (ca. 14.800 ha) vornehmen. Eine abschließende Einschätzung, ob die Beeinträchtigungen noch tolerierbar sind oder die Erheblichkeitsschwelle bereits überschritten wird, lässt sich somit nicht vornehmen.

Vergleichbares gilt für die Abschätzung der Verträglichkeit mit den gebietsrelevanten Fischarten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie. Es ist nicht nachvollziehbar, warum der Gutachter in der summarischen Betrachtung zu dem Ergebnis kommt, dass negative Bestandsentwicklungen der Fischarten ausgeschlossen werden können. Eine Häufung kurzfristiger, mittelfristiger Habitatveränderungen an unterschiedlichen Standorten und vor allem die Überlagerung von prognostizierten Auswirkungen mit unterschiedlichen Ursachen (verstärkter Unterhaltungsaufwand, Erhöhung von Schwebstoffanteilen, Strömungszunahme, erhöhte Wellenbelastungen) lässt stark vermuten, dass die im Einzelnen betrachteten geringen Auswirkungen in der Summe durchaus zu Beeinträchtigungen führen können, welche die Erheblichkeitsschwelle überschreiten werden und daher unverträglich sind mit den Erhaltungszielen des FFH-Gebietes Untere Elbe. Verstärkend kommen die nicht auszuschließenden und im Umfang nicht fassbaren Schädigungen einzelner oder auch vieler Individuen hinzu.

Kritisch zu werten ist ebenso, dass die Einstufung der räumlichen Ausdehnung der Auswirkung (direkter Vorhabensbereich, direkter Vorhabensbereich + Störzone, gesamtes Prüfgebiet) keinerlei Rückschlüsse auf die Flächengröße der beeinträchtigten Bereiche zulässt, sondern lediglich eine Beurteilung ermöglicht, wie die beeinträchtigte Fläche im Verhältnis zum Vorhabensbereich steht.

- Der Gutachter begründet seine Einschätzung, dass die übergreifenden Ziele für das Gesamtgebiet nur unerheblich beeinträchtigt werden, u. a. damit, dass „bestimmte Elemente der übergreifenden Erhaltungsziele wie z. B. überwiegend naturnahe Ästuarbereiche vor dem Hintergrund der gegebenen, z. T. irreversiblen anthropogenen Einflüsse nicht erreichbar sind“ – die Zielerreichung ist vor dem Hintergrund des bestehenden hohen Nutzungsdrucks offensichtlich fraglich oder zumindest nur unter erhöhten Anstrengungen möglich. In besonderem Maße gilt es aber daher zukünftig, keine weiteren Verschlechterungen der letzten „Fragmente“ bestimmter Lebensraumtypen (LRT) und Arten herbeizuführen, die zu einer weiteren Entfernung von den ohnehin nur schwer erreichbaren Zielen führen werden.

Im Weiteren wird wiederholt in den Begründungen zu den unerheblichen Beeinträchtigungen der Auswirkungen auf die speziellen Erhaltungsziele der LRT und FFH-Arten darauf hingewiesen, dass „die Erhaltung eines ‚günstigen Erhaltungszustandes‘ gem. Art. 1 e) FFH-RL gewährleistet bleibt“; es wird besonders hervorgehoben, dass „dies trotz geringfügiger kurzfristiger, mittelfristiger und langfristiger Verschlechterungen gilt“. Angesichts der Tatsache, dass die von Beeinträchtigungen betroffenen LRT (1130 Ästuarien und 1330 Atlantische Salzwiesen) und Arten (Finte, Rapfen, Fluss- und Meerneunauge und Lachs) allesamt gemäß Standarddatenbogen (Kap. 10.1.3) aktuell keinen guten (Kategorie B), sondern nur einen mittleren bis schlechten (Kategorie C) Erhaltungszustand aufweisen, kann in keiner Weise davon gesprochen, dass die Gebiete in einem günstigen Erhaltungszustand verbleiben.

Gemäß des Thematischen Merkblatts 36 (Ermittlung und Bewertung von Beeinträchtigungen) des „Gutachten zum Leitfaden zur FFH-Verträglichkeitsprüfung im Bundesfernstraßenbau“ (KIFL 2004) gilt die vom BNatSchG und von der FFH-RL auferlegte Verpflichtung, in Schutzgebieten eine Verschlechterung des Zustands der Lebensräume und Arten der FFH-RL und VS-RL zu vermeiden auch, wenn eine Verbesserung des Erhaltungszustands noch ungünstig ist und wenn eine Verbesserung des Erhaltungszustands anzustreben ist. „Dieses bedeutet, dass ein ungünstiger Erhaltungszustand und der Hinweis auf bestehende Belastungen ... nicht herangezogen werden dürfen, um ... zusätzliche Beeinträchtigungen

zu dulden, die eine weitergehende Verschlechterung des Erhaltungszustandes nach sich ziehen würden.“ (KIFL 2004). Daher ist bei der Bewertung der Beeinträchtigungen zwingend zu berücksichtigen, dass bei einer hohen Vorbelastung das Ausmaß einer noch zulässigen, zusätzlichen Beeinträchtigung bedeutend geringer als bei einer niedrigen Vorbelastung ist, wenn die Möglichkeit gewahrt werden soll, einen günstigen Erhaltungszustand wiederherzustellen.

Insbesondere für den LRT 1130 (Ästuarien) und die Fischarten Finte, Rapfen, Lachs, Fluss- und Meerneunauge ist insbesondere vor dem Hintergrund, dass der Umfang an beeinträchtigten LRT und Fischbeständen nicht angegeben wird und die Vorbelastungen zu einem hohen Anteil aus den vorangegangenen Elbvertiefungen und dem damit induzierten verstärkten Schiffsverkehr resultieren dürften, stark anzunehmen, dass die zusätzlichen Beeinträchtigungen nicht mehr tolerierbar sind. Es kann nicht akzeptiert werden, dass, nur weil die Zielerreichung im FFH-Gebiet „Untere Elbe“ lediglich unter besonders erschwerten Bedingungen möglich sein wird, sich die Erhaltungszustände noch weiter von den aus naturschutzfachlicher und -rechtlicher Sicht erwünschten Zielvorstellungen entfernen.

Da die Beeinträchtigungen zum Teil langfristig bis dauerhaft (Flächeninanspruchnahme der LRT 1130 in bisher nicht vertieften Bereichen, Habitatverlust obligatorischer oder fakultativer Habitate für Finte, Rapfen, Lachs, Fluss- und Meerneunauge) oder periodisch wiederkehrend (Unterhaltungsbaggerungen) sind und eine Wiederbesiedlung zum Teil verhindert wird (Aufwirbelungen durch Schiffspropeller und Verdrängungsströmungen) ist davon auszugehen, dass die zusätzlichen Beeinträchtigungen als hoch einzuschätzen sind.

Daher ist im Ergebnis der Verträglichkeitsuntersuchung festzuhalten, dass die geplante Anpassung der Fahrrinne von Unter- und Außenelbe zu erheblichen Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes Untere Elbe führen kann. Es bedarf einer FFH-Ausnahmeprüfung gemäß § 34 Abs. 3 BNatSchG bzw. § 34c Abs. 3 NNatG, aus der hervorgehen muss, dass das Vorhaben aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses notwendig ist und zumutbare Alternativen nicht gegeben sind. Außerdem sind Maßnahmen zur Kohärenzsicherung des Netzes Natura 2000 gemäß § 34 Abs. 4 BNatSchG bzw. § 34c Abs. 4 NNatG darzustellen und zu realisieren.

- Gemäß EG-Wasserrahmenrichtlinie unterliegen alle Gewässer einem Verschlechterungsverbot (s.a. Ausführungen zur FFH-RL). Aus hiesiger Sicht ist jedoch der Betrachtungszeitraum lediglich bis zur vorangegangenen Fahrrinnenanpassung für der Beurteilung dieser Frage nicht zulässig.
- Der Landschaftspflegerische Begleitplan ordnet die Kompensationsmaßnahmen nicht den konkreten Konflikten zu. Eine Systematik fehlt, so dass die vorgeschlagenen Kompensationen nicht auf die Erforderlichkeit abgeglichen werden können.

Darüber hinaus werden folgende Bedenken geäußert:

- Die langfristigen Auswirkungen der letzten Fahrrinnenanpassung (Planfeststellungsbeschluss vom 22.02.1999) stehen noch nicht endgültig fest, da auch das entsprechende Beweissicherungsverfahren noch nicht abgeschlossen ist.
- Die Verlagerung der Salzwasserzone nach stromauf wird eine zusätzliche Verschlickung in bisher nicht betroffenen Bereichen bringen. Die maximale Verlagerung gemäß Gutachten um 1.900 m wird weiter überschritten, weil die Abnahme der Oberwassermenge der Elbe durch Klimaeinflüsse keine Berücksichtigung gefunden hat. Dieses ist zwingend mit zu werten.

- Die UVU prognostiziert einen geringen Einfluss der Fahrrinnenanpassung auf den Parameter wohnortgebundene Freizeit/Erholung für die Bereiche der geplanten Ufervorspülung und der Richtfeuverlegung. Eine weiterführende Untersuchung im Hinblick auf die Auswirkungen auf den (Naherholungs-)Tourismus in der Metropolregion Hamburg insgesamt enthält die UVU jedoch nicht. Dennoch wurde in der Informationsveranstaltung des Projektbüros Fahrrinnenanpassung (Jork 28.03.2007) anhand einer Folie dargestellt, dass die Fahrrinnenanpassung keinen Einfluss auf den Tourismus habe. Hiergegen sind Bedenken anzuführen.
- In den Planfeststellungsunterlagen J 1 wird eine zunehmende Schwebstoffkonzentration in den Nebenflüssen der Elbe und in den Häfen zwischen Glückstadt und Dwarsloch eingeräumt. Sollte die Fahrrinnenanpassung einer Verschlickung und damit einer eingeschränkten Befahrbarkeit der Häfen und Nebenflüsse Vorschub leisten, so hat dies möglicherweise entgegen aller Annahmen nachhaltigen Einfluss auf die touristische Entwicklung an der Unterelbe und damit auf den Fortbestand der Maritimen Landschaft Unterelbe als Leitprojekt der Metropolregion Hamburg.
- Der Arge Maritime Landschaft Unterelbe gehören 22 Elbanrainerkreise, -städte und -gemeinden aus Niedersachsen und Schleswig-Holstein sowie die Hansestadt Hamburg an. Die Mitglieder setzen sich gemeinsam dafür ein, den maritimen Kulturraum zu erhalten und dessen Tourismus- und Naherholungspotentiale als „weichen Unternehmensstandortfaktor“ für die Metropolregion Hamburg auszuschöpfen. Die Häfen sind dabei das Herzstück dieser Aktivitäten. Deren Befahrbarkeit ist eine wesentliche Voraussetzung für den (Naherholungs-)Tourismus in der Maritimen Landschaft. Die Häfen sind Anlaufpunkt für Ausflugsbarkassen, Zielpunkt für Sportbootfahrer und Freizeitschiffe. Diese ermöglichen Wassertouristen den Zugang in ein interessantes Hinterland. Die Unterelberegion braucht die Hafen- und Wasserstraßenstruktur, um von anderen Tourismusregionen unterscheidbar zu sein. Das maritime Erbe in Form von Häfen und Wasserstraßen verleiht der Region die unverwechselbare Basis für ihre Attraktivität, denn der Fluss Elbe mit seinen weit verzweigten Kanälen und Nebenflüssen weist in Europa ein Alleinstellungsmerkmal auf, dessen maritimes Erbe in seiner Ballung einmalig ist. Eine weitere Verschlickung der Häfen und Nebenflüsse, könnte die Nutzung diese Potentiale u. U. nachhaltig beeinträchtigen.
- In den Flachwasserbereichen der Unterelbe wurde in den letzten Jahren das touristische Segment „Naturerlebnis“ ausgebaut. Zu den prominenten Beispielen gehört der Tidenkieker (u. a. finanziell unterstützt durch den Förderfonds der Metropolregion Hamburg), der sowohl an der niedersächsischen als auch an der schleswig-holsteinischen Unterelbe Naturerlebnisfahrten anbietet. Mit den Maßnahmen der Fahrrinnenanpassung gehen die touristisch genutzten Flachwasserbereiche u. U. verloren.
- Statt der Schlenzen im Asseler Außendeich wird die Aufweitung des Barnkruger Loches und der Barnkurger Süderelbe vorgeschlagen (Kohärenzsicherungsmaßnahmen gemäß FFH-RL). Damit würden ständige Unterhaltungsräumungen der verschlickenden Schlenzen mit entsprechenden Störungen der Natur vermieden.

Für den Fall der Erteilung eines Planfeststellungsbeschlusses sind unbedingt Auflagen und Bedingungen aufzunehmen, die folgendes sicherstellen:

- Es sind Beweissicherungsmaßnahmen zu allen genannten Befürchtungen durchzuführen.

- Vor Beginn der Ausbaumaßnahmen hat der TdV durch einen unabhängigen Sachverständigen den IST-Zustand (Vorlandhöhen und -lage und -nutzung; Schutzwerksdaten wie Zustand, Höhen, Lage; Deichdaten wie Zustand, Höhe, Lage; Gewässerdaten der Nebenelben, Priele, Hafenzufahrten, Häfen, Außentiefe wie Zustand, Lage, Maße, Bodenmaterial; Daten des Vorlandes unterhalb MThw und der Unterwasserböschungen an gefährdeten Stellen z.B. Krautsand, Grauerort, Bützflether Industrie, Bassenfleth, Twielenfleth, Lüheort, Lühe-Wisch wie Zustand, Lage, Maße und Bodenmaterial; Treibselmengen; Bauwerksdaten der Schöpfwerke, Siele und Sperwerke wie Zustand, Lage, Sedimentation, Bodenmaterial einschließlich der Außentiefe; Salzgehalt über gesamte Wassertiefe und Breite der Entnahme- und Zuleitungsgewässer) festhalten zu lassen, um eintretende Veränderungen rechtssicher dokumentieren zu können.
- Der TdV ist zur Durchführung von erforderlichen Maßnahmen zu verpflichten, wenn der jeweilige Träger öffentlicher Belange ihn zu diesen auffordert.
Bei Deichbelangen kann dieser Eingriffszeitpunkt bereits bei Unterschreiten der Vorlandtiefe von 200 m (s. § 23 NDG) gegeben sein.
Vorsorgemaßnahmen des TdV können entsprechende Eingriffszeitpunkte verändern (z.B. Nachrüstung der Sieltore und -klappen, Schöpfwerksverschlüsse etc.).
- Die Erweiterung des Hafens Bützfleth ist als vorhanden anzunehmen, weil die diesbezüglichen Planungen sehr weit fortgeschritten sind (1. BA: genehmigt, 2. BA: B-Plan vor Beschlussfassung).
- Der TdV hat die Kosten für Behandlung und Beseitigung der zusätzlichen Treibselmengen zu übernehmen, die durch Bewuchs der Auflandungsflächen erzeugt werden.
- Die Maßnahmenträger übernehmen alle aufgrund der Maßnahmen für die Fahrrinnenanpassung erforderlich werdenden Unterhaltungsmaßnahmen in den tidebeeinflussten Nebenflüssen der Elbe, der Fahrrinne der Fährverbindung Wischhafen-Glückstadt und in den Häfen (z.B. Baggerungen, Peilungen), damit deren Schiffbarkeit auf Dauer sichergestellt wird.
- Die Regulierung von eingetretenen Schäden durch zu hohe Fahrgeschwindigkeiten von Schiffen auf der Elbe erfolgt direkt durch die Maßnahmenträger, der sich dann mit dem Verursacher über einen eventuellen Schadensersatz auseinander zu setzen hat. Die Ermittlung des Verursachers und eine eventuelle gerichtliche Klärung werden durch den Maßnahmenträger vorgenommen und gehen nicht zu Lasten des Geschädigten.
- Vom Maßnahmenträger sind alle Kosten zu tragen, die durch erhöhten Unterhaltungsaufwand zur Beseitigung von Schäden an Ufern, Deckwerken, Sielbauwerken oder in Häfen sowie zu deren Sicherung entstehen. Die Kostentragung wird nur dann ausgeschlossen, wenn vom Maßnahmenträger der zweifelsfreie Beweis geführt werden kann, dass die vorgenommene Fahrrinnenanpassung und der Schiffsverkehr auf der Elbe nicht schadensursächlich sind.
- Die Zunahme der Strömungsgeschwindigkeiten in der tiefen Rinne wird eine Abnahme der Strömungsgeschwindigkeiten in Nebenbereichen, d.h. Wattflächen, Nebenelben und Hafenzufahrten bewirken. Damit wird sich gemäß der vorliegenden Gutachten die Verschlickung in den Nebenelben, den Nebenflüssen, den Hafenzufahrten und in den Häfen erhöhen. Der Träger des Vorhabens hat die Kosten für die Freihaltung zu übernehmen und die Baggerung durchzuführen.

- Die Veränderungen der Tideniedrigwasser- und Tidehochwasserstände und des Schiffsschwellen werden erhöhte Übersandungs- und Überflutungsschäden auf den Vordeichflächen erzeugen. Insbesondere bei der UWA Lühe-Wisch ist die Fläche so feucht zu halten, damit der Sand nicht auf die Deichböschung verlagert wird. Anderenfalls wäre die Deichsicherheit durch mangelnde Grasnarbe beeinträchtigt (s. bisherige Erfahrungen). Die Nutzung des Deichvorlandes als Wiesen-, Obstbau- und Touristikfläche wird wegen häufiger Überflutung eingeschränkt. Insbesondere werden die Nutzer durch den Schwell und Sunk vorbeifahrender Schiffe in Bereichen, die zum Baden und zum Erreichen der Fähren auf der Elbe (Elbe-City-Jet, HADAG-Fähren etc) genutzt werden, stark gefährdet. Es wird auf die bekannten Vorfälle in Altenbruch und Lüheort in den vergangenen Jahren verwiesen. Das Vorland ist hier ausreichend zu erhöhen. Insbesondere zeigen die Untersuchungen nicht die maximalen Gefährdungen auf, weil diese lediglich mit den Bemessungsgeschwindigkeiten (10-12 Kn) beurteilt werden und nicht mit den tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten (bis 20,8 Kn). In den entsprechenden Textteilen des Gutachtens werden die bei den höheren Geschwindigkeiten erheblich höheren Belastungen bestätigt.
- Die Verlagerung der Salz-/Brackwasserzone nach stromauf und der damit einhergehende höhere Salzgehalt wird die bisherige Nutzung als Tränkewasser, Frostschutzberegnungswasser, anfeuchtendes Beregnungswasser, Kühlwasser und Brauchwasser erschweren und teilweise verhindern. Der Träger des Vorhabens hat entsprechende Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen vorzunehmen und zu betreiben. Ein Warn- und Alarmplan würde über kritische Salzgehalte informieren, aber keine Alternativen z.B. zur Frostschutzberegnung bilden. Diesbezüglich wird eine Kompensationsverpflichtung gefordert, die die negativen Auswirkungen einer möglichen Brackwasserzonenverschiebung auf die Landwirtschaft und den gewerblichen Obstanbau ausgleicht. Hier stehen verschiedene Möglichkeiten zur Verfügung, z.B. Vergrößerung der Vorratshaltung (Beregnungsbecken, Aufweitung von Gewässern), tideunabhängige Einlassmöglichkeiten an den Sielen für geeignetes Beregnungs- oder Tränkewasser (Pumpen oder automatische Hubtore), Verbesserung der Entnahmemöglichkeit aus den Nebeneiben.
- Die höheren Strömungsgeschwindigkeiten in der Fahrrinne werden an den besonderen Gefährdungsstrecken Krautsand, Industriegebiet Stade-Bützfleth, Bassenfleth, Twielenfleth und Lüheort die Ufer stärker beanspruchen. Der Träger des Vorhabens hat die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen (Stabilisierung der Unterwasserböschung, Verstärkung und Unterhaltung der Uferschutzwerke) vorzunehmen analog der Regelung bei Bundesfernstraßen. Dort gehören die Leitplanken auch zum Aufgabenbereich des Straßenbaulastträgers. Als Beweissicherung sind hier Fächerlotpeilungen vorzunehmen, um rechtzeitig negative Entwicklungen zu erkennen.
- Durch die Veränderung des Tideniedrigwassers und des Tidehochwassers sowie die Veränderung der Strömungsgeschwindigkeiten können Uferabbrüche eintreten. Zusätzlich entstehen weitere Uferabbrüche durch Sog und Schwell der vermehrt und schneller fahrenden Schiffe, die zudem an Größe zunehmen. Auch werden Schäden an Sielbauwerken und in Häfen erwartet. Insgesamt ergibt sich dadurch eine erhebliche Erhöhung der Unterhaltungskosten. In den letzten Jahren sind diverse Schäden insbesondere an Uferdeckwerken und Sielbauwerken aufgetreten, die auf eine Verstärkung der schiffserzeugten Wellenbelastungen (Sog und Schwell) zurückzuführen sind. Gutachten des WSA Hamburg bestätigen, dass diese Schäden in einem unmittelbaren ursächlichen Zusammenhang mit dem Befahren der Elbe mit großen Schiffen und höheren Geschwindigkeiten und damit mit der letzten Fahrinnenanpassung stehen. Es wird daher für die jetzt beantragte Fahrinnenanpassung die vollständige Übernahme der Kosten für die belastungsgerechte Anpassung und Unter-

haltung der Uferbauwerke durch den Träger des Vorhabens sowie die Umkehr der Beweislast für Schäden an Schöpfwerks- und Sielbauwerken gefordert.

- Bei Geltendmachung nachträglicher oder nicht vorhersehbarer Auswirkungen der Fahrri-
nenanpassung und deren Folgen (Erhöhung der Schiffsgrößen, Schiffsbewegungen, Ge-
schwindigkeiten etc.) ist der Maßnahmenträger zur Erkundung der Ursächlichkeit und Ü-
bernahme der hierfür entstehenden Kosten (z.B. Erstellung von Gutachten) zu verpflichten.
- Durch die Fahrrienenanpassungen der vergangenen Jahre laufen Sturmfluten immer
schneller und höher auf. Vorwarnzeiten werden immer geringer. Hier wird eine weitere Ver-
schärfung erwartet, die sich zusammen mit den bisherigen Auswirkungen auf ein sehr ho-
hes und damit bedrohliches Maß summiert. Dies bedingt sich insbesondere durch den vor-
gesehenen Abbau des Sockelbereiches zwischen Km 689,7 und 748,0. Außerdem steht zu
befürchten, dass bei Anfall großer Wassermassen (extreme Sturmflut) sich neue Rinnen im
Mündungsbereich bilden, so dass die Verfüllung der Medemrinne-Ost neutralisiert wird.

Es sind weitergehende Untersuchungen durchzuführen, welche Maßnahmen für die Ver-
meidung des Durchbrechens weiterer Nebeneiben im Mündungsbereich bei Sturmfluten
möglich sind. Diese sind dann auf Kosten des Vorhabenträgers durchzuführen. Des weite-
ren sind Gutachten beizubringen, die Aussagen über zusätzliche Deichsicherungsmaß-
nahmen und mögliche Verbesserung der Frühwarnsysteme im Katastrophenfall enthalten.
Auch ist zu untersuchen, ob aufgrund der Verkürzung der Vorwarnzeiten die zusätzliche
Vorhaltung von Materialien an verschiedenen Standorten erforderlich wird. Die für diese
Gutachten und die daraufhin durchzuführenden Maßnahmen entstehenden Kosten sind
ebenfalls vom Antragsteller zu übernehmen.

- Da für die Anlage des Spülfeldes Schwarztonnensand eine Bauzeit von "lediglich" 6 Mona-
ten veranschlagt wird, soll der Baubeginn zum Schutz von Brutvögeln nicht nur vor Beginn
der Brutzeit erfolgen, sondern ist die Baufeldräumung außerhalb der Monate März bis Juni
und somit außerhalb der Brut- und Aufzuchtzeiten von Offenland- und Gebüschbrütern
durchzuführen.
- Da für die Anlage der Ufervorspülung Wisch (Lühe) eine Bauzeit von „lediglich“ 4 Monaten
veranschlagt wird, soll der Baubeginn zum Schutz von Brutvögeln nicht nur vor Beginn der
Brutzeit erfolgen, sondern ist der Bau außerhalb der Monate März bis Juli und somit außer-
halb der Brut- und Aufzuchtzeiten von Röhrichtbrütern durchzuführen.
- Die Ausführungsplanungen der Kompensationsmaßnahmen sind mit der Unteren Natur-
schutzbehörde einvernehmlich abzustimmen.

Die beantragte Durchführung von vorgezogenen Teilmaßnahmen wird für nicht genehmigungs-
fähig erachtet. Der Antrag gemäß § 14 Abs. 2 WaStrG bezieht sich auf die Teilerstellung der
Unterwasserablagerungsfläche Medemrinne-Ost sowie die Ausbaggerung/Vertiefung des see-
wärtigen Sockelbereiches zwischen Km 689,7 und 748,0. Mit den vorgezogenen Teilmaßnah-
men (VTM) soll eine frühere Fertigstellung der Gesamtmaßnahme um 4-5 Monate erreicht wer-
den. Voraussetzung für eine vorläufige Anordnung gemäß § 74 Abs. 2 VwVfG und damit für die
Umsetzung der VTM ist jedoch, dass diese nicht zu einer wesentlichen Veränderung des Was-
serstandes und der Strömungsverhältnisse führen und dass die VTM reversibel sind. Gerade
letzteres ist in einem dynamischen (nicht linearen) natürlichen System wie die Tideelbe mit sich

ständig verlagernden Sedimenten nicht gegeben, wie dies auch in den Unterlagen (Teil B.3) richtig dargestellt wird. Aus hiesiger Sicht muss daher ganz auf die Umsetzung vorgezogener Teilmaßnahmen verzichtet werden.

Als Grundstückseigentümer in Kehdingen fordere ich die Sicherstellung der Tränkewasserversorgung meiner Flächen, die als extensive Weidewirtschaft genutzt werden. Die ansteigenden Salzgehalte im Wasser halte ich nicht mehr für viehverträglich.

Mit freundlichen Grüßen

Roesberg