

Referat I
Regionalmanagement und Europa
Herr Kreutz

WID Nr. 1	
U. 123. 4	
AE.	AE.

Untere Naturschutzbehörde

Ihr Ansprechpartner
Jörg Kastrup

Tel.: 04101-212-426

Fax: 04101-212-693

j.kastrup@kreis-pinneberg.de

Pinneberg, 30.04.2007

im Hause

Planfeststellungsverfahren zur Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe für 14,5 m tiefgehende Containerschiffe

Diese Stellungnahme beinhaltet die Bereiche Bodenschutz, Naturschutz und Wasserschutz aus dem Fachdienst Umwelt.

Stellungnahme aus Sicht des Boden- und Grundwasserschutzes:

Auf der Grundlage der vorgelegten Antragsunterlagen wird die nachfolgende Stellungnahme aus Sicht des Boden- und Grundwasserschutzes abgegeben.

Kritisch anzumerken ist, dass den Antragsunterlagen keine systematische gutachterliche Auswertung von messtechnisch erfassten Auswirkungen der vorangegangenen Fahrrinnenvertiefung beigelegt ist. Somit ist nicht bekannt, ob und mit welcher Bewertung die vorausgesagten Prognosen der Fachgutachter der ersten planfestgestellten Elbvertiefung eingetreten sind.

Im Rahmen der aktuell beantragten Gesamtmaßnahme verbleibt laut Planung der überwiegende Anteil des anfallenden Baggergutes (ca. 85 %) im Bereich des Gewässers.

5% und damit nur ein geringer Anteil des gesamten Baggergutes wird oberhalb MThw aufgebracht (u.a. UVSP Hetlingen).

Ca. 10 % des Baggergutes wird zwischen MTnw- und MThw-Linie in den UVSP (Wattzone) verbracht.

Die Auslegung der rechtlichen und fachlichen Abgrenzung zwischen den Schutzgütern Boden und Wasser, im eigentlichen Sinne „Gewässerbetten“ ist nachvollziehbar und aus meiner Sicht für den vorliegenden Einzelfall praktikierbar.

Eine rechtliche Zuständigkeit der Bodenschutzbehörde ergibt sich für die semisubhydrischen (Wattböden) und subhydrischen Böden (Unterwasserböden) nicht, sie unterliegen als Bestandteil des Gewässers dem Wasserrecht. Aus fachlicher Sicht bodenschutzrechtlich relevant in der Funktion als „Lebensraum für hö-

here Pflanzen" verbleiben die bodenähnlichen Aufspülungen oberhalb der Röhricht-/ Vegetationslinie bzw. oberhalb MThw im Bereich

- UVSP Hetlingen

[Sandige Aufspülungen mit geringen Schad- und Nährstoffgehalten am Elbufer mit Überlagerung anthropogen und natürlich entstandener Strandböden; heterogene Sedimentzusammensetzung, tidebeeinflusst, sehr junge Bodentypen]
und

- Spülfeld Pagensand

[Sandige-tonige Aufspülungen mit erhöhten bis sehr hohen Schad- und Nährstoffgehalten auf bestehende Spülfelder]

Für die UVSP Hetlingen wird Baggergut aus den Abschnitten Hamburg-Wedel und zum Teil Glückstadt genutzt. Im Bereich des Gewässerbettes der Elbe sind anthropogen schad- und nährstoffbelastete Sedimente in unterschiedlicher Weise verteilt. Über die Qualität der Fahrrinnenböschungen bestehen aufgrund der Datenlage aber auch Unsicherheiten.

Da im Gutachten von einer Vermischung der jeweiligen Baggergutkontingente ausgegangen wird, ist eine Trennung der schadstoffbelasteten von den -unbelasteten Baggergutanteilen während der Maßnahme offensichtlich nicht vollständig möglich. Für die Abschnitte Wedel und Glückstadt wurden in den Schlickwattböden die höchsten Belastungsstufen festgestellt. Aus dem Abschnitt Wedel soll die UVSP Hetlingen erfolgen. Die UVSP mit belasteten Sedimentanteilen (56-64% unbelasteter Sand laut Teilgutachten H 2b; d.h. bis zu 46 % belastete Sedimentanteile möglich) kann somit zukünftig zu zusätzlichen Belastungen für die Umwelt führen.

Auf den vorgesehenen Verbringungsflächen schließt die Antragstellerin nicht aus, dass zusätzlich zum aktuellen Belastungsniveau der rezenten Sedimente durch zusätzliche Anteile älterer und höher belasteter rezenter Sedimente erhöhte spezifische Belastungen der Flächen eintreten werden. Aus den aufgespülten Sedimenten kann es je nach Stoffbestand der Sedimente zu einer kurz- bis langfristigen nachteiligen Veränderung benachbarter Böden, Oberflächengewässer und Grundwasser durch Eintrag von Nähr- und Schadstoffen kommen. Dies widerspricht den im Antrag beschriebenen Umweltzielen.

Für die Ufervorspülung Hetlingen sind Aufspülungen bis + 3 m NN vorgesehen. Diese Änderung wird lokal für das Schutzgut Boden (als semisubhydrische Böden) als erheblich negativ gewertet. Bereits in Entstehung befindliche junge Strandböden gering belasteter rezenter Sedimente werden durch die UVSP zerstört. Allerdings setzen die bodenbildenden Prozesse nach Abschluss der UVSP unmittelbar wieder ein. Allerdings auch nur, wenn entsprechend langfristig diese Prozesse nicht erneut durch maßgebliche Eingriffe gestört werden.

Lokale Uferbereiche im Abschnitt Hetlinger Schanze dienen der Naherholung, so dass im Strandabschnitt der direkte Kontakt über den Wirkpfad Boden – Mensch möglich ist.

Bei der Untersuchung des Ist-Zustandes der Bodenqualitäten (der für die Schiffsunterhaltung umweltrelevante Parameter „organische Zinnverbindungen /u.a. TBT" wurde in den Gewässersedimenten nicht untersucht) wurden in den jungen sandigen Strandböden der Außenelbe nur geringe Schadstoffbelastungen festgestellt, die keinen Konflikt mit den Vorsorge- und Prüfwerten der BBodSchV auslösen.

Für die zukünftige Güte der Standböden und mögliche Einschränkungen für Strandnutzer infolge höherer Schadstoffbelastungen aus den alten rezenten Sedimenten fehlt in den Antragsunterlagen eine schutzgutbezogene Prognose.

Hierbei ist insbesondere der lokale Aspekt spielender Kinder im Strandabschnitt (Hautkontakt, orale Aufnahme beim Spielen im Matsch) bei der Bewertung des Wirkpfades Boden-Mensch ausreichend zu berücksichtigen.

Von der Antragstellerin ist darzulegen, wie sie negative Auswirkungen auf den Boden und die Gewässer ausschließen bzw. minimieren wird.

Die Bodengüte im Strandabschnitt Hetlingen ist durch regelmäßige Beprobungen zu überwachen.

Auf dem Spülfeld Pagensand wird u.a. Baggergut aus der zukünftigen Unterhaltungsbaggerei verbracht. Im Bereich der Spülfelder ist je nach Zusammensetzung des Spülgutes mit kurz- und langfristigen Schad- und Nährstoffausträgen durch Sickerwasser zu rechnen. Dies kann zu Anreicherungen in den angrenzenden Oberflächengewässern und auch Böden führen. Da die Spülfelder zum Teil keine Basisabdichtung haben, ist bei sandigem Spülgut von einer vollständigen Durchsickerung bis in das Grundwasser auszugehen. Aufgrund der vermuteten älteren Grundbelastung im Umfeld der Spülfelder geht das Gutachten von keinen zusätzlichen langfristigen Beeinträchtigungen des Grundwassers und der Vorflut aus. Die Grundwassergüte im Umfeld der Spülfelder ist nicht durch Grundwasseruntersuchungen erfasst und überwacht, die Prognose im Gutachten kann daher nicht nachvollzogen werden.

Um die Aussagen im Gutachten zur Antragstellung nachvollziehbar zu machen, sind die Auswirkungen auf die Schutzgüter durch ein geeignetes Überwachungsprogramm zu erfassen.

Die Aussage des Gutachtens, dass sich die Nährstoff- und Schadstoffsituation in den Vordeichböden durch die Ablagerung frischer, gering belasteter Sedimente bei entsprechenden Tideereignissen verbessern wird, ist durch Messungen zu belegen.

Da durch die Maßnahme nicht nur junge rezente Sedimente sondern maßgeblich alte stärker belastete rezente Sedimente angegriffen und zum Teil in Suspension übergehen werden, erscheint diese Aussage fragwürdig.

Ob die vorangegangene Fahrwasservertiefungsmaßnahme zu nachteiligen Veränderungen geführt hat ist messtechnisch bislang nicht dokumentiert. Die mit der beantragten Maßnahmen erwarteten Beeinträchtigungen, die den beschriebenen Umweltzielen entgegenstehen, werden für den Einzelfall zwar als negativ aber hinnehmbar und nicht nachhaltig nachteilig eingestuft.

Kampfmittel im Gewässerbett/ Uferbereich:

Für den Abschnitt Wedel und Hetlingen kann das Vorhandensein von Kampfmitteln aus dem 2. Weltkrieg nicht ausgeschlossen werden.

Stellungnahme aus Sicht des Naturschutzes:

Grundsätzliches

Trotz der sehr umfangreich zusammengestellten Unterlagen, ist eine vollständige Erfassung und Darstellung der komplexen Wirkungszusammenhänge für dieses Gebiet nicht möglich.

Insgesamt muss konstatiert werden, dass die Elbe im hohen Maße bereits Belastungen ausgesetzt ist und jede weitere –wenn auch nur im einzelnen als geringfügig bezeichnete- belastende Maßnahme zu einer Folgenkette führen kann, die die Geringfügigkeit dann deutlich übersteigt. Derart relevante Fragestellungen hinsichtlich der Belastungssummen sind in den Unterlagen weder formuliert noch beantwortet. Auch wenn formalrechtlich die tatsächlichen Veränderungen durch die geplante Fahrrinnenanpassung im Vordergrund stehen, so sind dennoch für das Ökosystem Elbe auch die sich aufsummierenden Belastungen von außerordentlicher Bedeutung. Vor diesem Hintergrund ist die methodische Vorgehensweise der Aufdifferenzierung in Einzelaspekte fraglich und als Grundlage für eine gesicherte Erkenntnislage einer ökosystemaren Betrachtung unzureichend.

In diesem Zusammenhang wäre die Fragestellung von Bedeutung, ab wann die Elbe keine weitere „Fahrrinnenanpassung“ mehr verträgt. In wissenschaftlichen Darstellungen –zuletzt auf dem Tidesymposium am 6. und 7.11.06 wurden eindrucksvoll die anthropogenen Eingriffe an der Elbe dargestellt. Dabei wurden sämtliche sicherheitsrelevanten Faktoren sowie die ökologischen zum Nachteil des System verändert. Dennoch erfolgt weiter Fahrrinnenanpassung um Fahrrinnenanpassung ohne eine wirkliche Umkehr zu erreichen. In den jeweiligen Untersuchungen werden Auswirkungen partikular dargestellt und im daraus abgeleiteten Vokabular des Verfahrens als geringfügig ausgewiesen und gelten damit als unbeachtlich. Und dies trotz der insgesamt feststellbaren Belastungs- und Gefährdungssituation an der Unterelbe. Der in den jeweiligen Untersuchungen angesetzte Referenzzustand bezieht sich jedoch nur auf den Ist-Zustand direkt im Vorfeld eines neuen Vertiefungsantragsverfahrens und berücksichtigt nicht die Dynamik der zurückliegenden Ausbauverfahren. Diese Problematik fehlt in den Unterlagen, sie ist jedoch als verfahrensrelevant zu sehen und erfordert eine konsequente Aufarbeitung. Die Unterlagen sind entsprechend zu ergänzen.

Eingriff / Ausgleich

Für die naturschutzrechtliche Einordnung ist grundsätzlich die Ermittlung der Flächen mit Eingriffsbeeinträchtigungen erforderlich. Im LBP werden Abgrabungsbereiche im Fahrwasser mit 232 ha angegeben und Flächen mit allgemeinen Lebensraumverlusten mit 30 ha. Die aquatischen Ablagerungsbereiche werden mit 270 ha beziffert. Bei diesen Flächen werden Ausgleichmaßnahmen als notwendig angesehen. Insgesamt werden noch weitere Flächenbeanspruchungen aufgeführt (19,1 ha tidebeeinflusste Röhrichtbiotope, 62 ha Aufspülung Schwarztonnensand, 38 ha Pagensand). Darüber hinaus werden im Rahmen der Baustelleneinrichtungen Flächen beeinträchtigt.

In der Summe führt die Fahrrinnenanpassung in der dargestellten Berechnung zu gut 660 ha Eingriffsfläche.

In dem LBP der vorangehenden Elbvertiefung werden insgesamt für das Schutzgut „Pflanzen und Tiere 2426 ha als Eingriffsfläche im aquatischen Bereich erheblich und nachhaltig beeinträchtigt, hinzu kommen 125 ha im terrestrischen Bereich.

Die sich hieraus ergebende Diskrepanz von ca. 1/4 der Eingriffsfläche im Vergleich zur vorangehenden ist nicht nachzuvollziehen.

Vielmehr ist zu vermuten, dass deutlich unterschiedliche Kriterien für die Eingriffsschwelle verwendet wurden. Die Unterlagen sind entsprechend zu ergänzen, Gründe für eine unterschiedliche Einschätzung sind ausreichend darzulegen.

Durch die Ausgleichsmaßnahme werden Qualitätsverbesserungen auf einer Flächengröße von 86 ha erreicht. Ein sich hieraus ergebendes Ausgleichsverhältnis steht –trotz der besonderen Qualitäten von Flachwasser und Watt-Röhricht- in keinem Verhältnis zu den großräumigen Eingriffsflächen von den errechneten 660 ha.

Speziell im Bereich der Abgrabungen und Aufschüttungen gibt es in Schleswig-Holstein bei vergleichbaren Maßnahmen ein durch unterschiedliche Gerichtsurteile bestätigtes Eingriffs-/Ausgleichsverhältnis von ca. 1:1. Diesem Vorgehen liegen zum einen die gesetzlichen Bestimmungen und zum anderen die mit einer Aufgrabung bzw. Bodenüberfüllung verbundenen Beeinträchtigungen zu Grunde.

Ein derart reduziertes Ausgleichsverhältnis ist, auch im Vergleich mit einem im Land Schleswig-Holstein praktizierten Standard, nicht zu akzeptieren.

Durch eine, den tatsächlich betroffenen Funktionsweisen besser gerechtwerdende Bewertung, ist die Ausgleichsberechnung neu zu bestimmen und an das praktizierte Maß im Land anzupassen.

In die Eingriffprüfung sind auch Projekte z.B. eine wegen der Fahrrinnenanpassung erforderliche Tieferlegung der Düker einzubeziehen. Auch diese Maßnahmen sind in der Bilanzierung darzustellen.

Vor- und Aufspülung

Der Kreis Pinneberg ist neben einer generellen Betroffenheit als Elbanlieger durch zwei Aufschüttungsmaßnahmen besonders belastet.

Dies sind die Ufervorspülung vor Hetlingen (14,1 ha, wobei 4,2 ha als gesetzlich geschützte Flächen eingestuft werden) und die Aufspülung auf Pagensand (37,7 ha, davon mindestens 8,1 ha gesetzlich geschützt).

Derartige Eingriffe müssten nach den Vorgaben und der Praxis im Land Schleswig-Holstein zu einem rechnerischen Ausgleichsflächenvolumen von ca. 54 ha führen (Gesetzlich geschützten Fläche werden mit einem Ansatz von 1:2 die Restflächen mit 1:1 berechnet).

Im LBP werden keine Kompensationsverpflichtungen gesehen. Dieses Vorgehen ist auch mit den Angaben in den Untersuchungsunterlagen nicht zu rechtfertigen. Dabei bleibt unberücksichtigt, dass Aufschüttung zu einem Totalverlust der vorhandenen Vegetation führen (Beispiel Pagensand) und darüber hinaus ein sich über Jahre entwickelnder Bodenaufbau ebenfalls vollständig überlagert wird (Hetlingen). Beide Tatbestände erfüllen die aus dem Gesetz ableitbaren Kriterien eines Eingriffs.

Da die Aufschüttung nur zu einem geringen Teil direkt am Ort ausgeglichen werden können, ist darüber hinaus ein zusätzlicher Ausgleich (Ersatz) erforderlich.

Spülfelder Pagensand

In dem LBP der vorangehenden Elbvertiefung wird die Aufspülung auf Biotopflächen auf Pagensand als erheblich und nachhaltig eingestuft (insgesamt 33 ha) und mit einem Kompensationserfordernis belegt. Als Auswirkungen werden benannt „Überdeckung von Biotopflächen und Verlust der derzeitigen Lebensgemeinschaften und Lebensraumstrukturen, Überdeckung und damit Verlust von Böden, Schadstoffeintrag im Randbereich durch Spülfeldsickerwässer, Landschaftsraumuntypische Überprägung der Geländeoberfläche durch Aufhöhung“.

Eine nicht nachzuvollziehen Differenz in den Bewertungen. Sofern an dieser unterschiedlichen Betrachtungsweise festgehalten werden sollte, sind die Unterlagen mit einer ausreichenden Begründung zu ergänzen.

Ansonsten ist die Aufspülung auf Pagensand als erheblich und nachhaltig zu bewerten und entsprechend dieser Einschätzung mit einer Kompensation zu versehen.

Darüber hinaus ist in der Bewertung der im vorangehenden Planfeststellungsbeschluss enthaltene, aber noch nicht vollständig umgesetzte Ausgleich mit zu berücksichtigen (Sukzessionsflächen können nur begrenzt innerhalb der kurzen Phasen zwischen den Fahrrinnenanpassungen ihre volle Ausgleichsfunktion erfüllen). Vor diesem Hintergrund ist auch die Aussage der Gutachter, dass sich die Eingriffe nach „relativ kurzer Zeit“ wieder kompensiert haben sollen, nicht nachzuvollziehen. Somit sind die potentiell vorgesehenen Qualitäten der Flächen heranzuziehen. Auch dieses Erfordernis führt zu deutlich erhöhten Kompensationen.

Die Umsetzung eines Beweidungskonzeptes und damit Entwicklung einer halboffenen Weidelandschaft für Pagensand kann eine hier sinnvolle Ausgleichsfunktion übernehmen.

Das Spülfeld II kann nur eine untergeordnete Menge an Material aufnehmen ($75.000 \text{ m}^3 = 5\text{-}6\%$ des Ablagerungsmaterials auf Pagensand), gleichzeitig zerstört die Aufschüttung ein hohes ökologisches Potential (hier kommen 9 internationale und national geschützte Arten vor). Speziell die Ausbildung des Gewässers ist für den Artenschutz von hoher Bedeutung (siehe hierzu auch die im Anhang angefügte Artenliste). Vor diesem Hintergrund ist auf die Aufschüttung auf dem Spülfeld II unter dem Gesichtspunkt der Minimierung zu verzichten.

Da Pagensand für Unterhaltungsbaggerungen vorgesehen ist, ist darzustellen wo das Material verbleibt wenn die Spülfelder auf Pagensand kein Material mehr aufnehmen können.

Grundsätzlich ist die gesamte Ablagerungsmaßnahme auf Pagensand zeitlich zu befristen und mengenmäßig zu begrenzen.

Die Oberflächen-Modulation des Spülfeldes I + III ist so zu gestalten, abzudichten und zu modellieren, dass sich ein langfristig haltbares Gewässer ausbilden kann.

Die Grünlandflächen sind grundsätzlich von Beeinträchtigungen freizuhalten. Dies gilt auch für die Verlegung einer Spülrohrleitung durch die Grünlandweiden. Es sind ausschließlich die vorhandenen Rohrleitungstrassen zu nutzen. Es ist dem Landwirt – Herrn Hans-Siem Krey – die Zuwegung und Erreichbarkeit der Extensivweiden zu gewährleisten. Bei Störungen und nachhaltigen Beeinträchtigungen des Beweidungsprojektes ist der Landwirt angemessen zu entschädigen. Da die offenen Grünlandflächen eine hohe Bedeutung haben, ist die Beweidung auch zukünftig Ziel des Naturschutzes, welches nicht gefährdet werden darf.

Die Befüllung und die Entwässerung der Spülfelder hat ausschließlich von der Seite des Hauptfahrwassers zu erfolgen.

Die Wälle der Spülfelder sind mit einer mindestens 60 cm starken Sandschicht abzudecken, um an diesen exponierten Stellen einen Trockenrasen ausbilden zu können.

Vorspülung Hetlingen

In den vorliegenden Unterlagen zur erneuten Fahrrinnenanpassung ist unter anderem im Bereich des Hetlinger Strandabschnittes eine Ufervorspülung geplant, einerseits um anfallendes Aushubmaterial unterzubringen und andererseits der Erosion dieses sehr nah am Landesschutzdeich liegenden Uferabschnitts entgegenzuwirken.

Grundsätzlich stellt auch diese Überlagerung und damit Veränderung des vorhandenen Substrates eine Beeinträchtigung dar und ist als Eingriff in Natur und Landschaft zu sehen.

Entgegen einer früher vorgesehenen Sicherung dieser Ufervorspülung mit Geotextilien gegen eine erneute Verlagerung dieses Materials in diesem stark erosionsgefährdetem Uferabschnitt, sind in den Unterlagen keine Sicherungsmaßnahmen erkennbar, so dass kurz bis mittelfristig mit einer erosionsbedingten Verlagerung zu rechnen ist, mit möglicherweise zerstörenden Auswirkungen auf benachbarte einzigartige Süßwasserwattflächen. In der Informationsveranstaltung am 26.03.07 in Haseldorf wurde von einer Materialfestlegung bei Ufervorspülungen von 5 – 10 Jahre gesprochen.

Aus naturschutzfachlicher Sicht wird es für erforderlich gehalten, die mögliche erosionsbedingte Verlagerung dieses ortsfremden Materials (insbesondere bei Verwendung von Nordseesanden) auf die Süßwasserwattflächen zu untersuchen und Möglichkeiten der Verhinderung aufzuzeigen, ebenso ist die geotechnische Stabilität der Ufervorspülung nachzuweisen. Gegebenenfalls ist eine zusätzliche Kompensation für die Beeinträchtigungen der Wattflächen vorzusehen.

Weiterhin ist sicherzustellen, dass in der Prüfung nur die einmalige Aufspülung berücksichtigt wurde. Eine weitere Aufspülung würde zu weiteren Beeinträchtigungen und damit zu einer erneuten Prüfung führen müssen.

Vorhabenbedingte Sedimentakkumulation in den Elbenebungewässern

Aufgrund der bereits erfolgten Elbvertiefungen, den Unterhaltungsbaggerrungen und der Zunahme des Schiffsverkehrs in den vergangenen Jahren sind im Abschnitt der Elbe von Wedel bis Haselau erhebliche Veränderungen des Sedimentations-, und Erosionsverhalten der Elbe im Vordeichsgelände zu beobachten und auch nachgewiesen. Insbesondere die zunehmende Erosion in den Bereichen die relativ nah an der Fahrrinne liegen, wie der Hetlinger Strandabschnitt, die Bühnen und Deckwerke auf Julsand und Twielenflether Sand, sowie die Elbinseln Auberg und Drommel haben zu nachhaltigen Veränderungen und Schäden im Vordeichsgelände geführt.

Erst im letzten Jahr musste der AZV sein freigespültes Einlaufbauwerk im Bereich des Hetlinger Strandabschnittes mit erheblichem Bauaufwand sichern. Im Gegenzug werden in der Nebelbe, in den Nebenflüssen und besonders gut erkennbar in den Sportboothäfen Sedimente abgelagert. Daraus ergibt sich aus naturschutzfachlicher Sicht die Forderung die Gefährdung der Uferlinie und des Deichvorlandes durch Erosion detailliert zu dokumentieren und ihre Vermeidung und Minimierung konzeptionell darzustellen.

Das Gleiche gilt für die Verlagerung von Sedimenten aufgrund der veränderten Flussdynamik. Es ist zu gewährleisten, dass die Nebelbe nicht mehr als bisher – gemäß der natürlichen biodynamischen Prozesse hinaus – verschlickt. Weitere Uferabbrüche z.B. an den Eschschallen könnten zu einem Landverlust und damit zu einer Reduzierung dieses wertvollen Vordeichslebensraumes der Eschschallen führen.

Salzgehaltsveränderung

Die Verschiebung der Isohalinen (in den Unterlagen wird von ca. 1400 m gesprochen) ist als Eingriff zu bewerten, da viele Pflanzenarten des Süßwasserwatts, wie z. B. der Schierlings-Wasserfenchel, nur be-

stimmte Salzgehalte tolerieren können. Für das Vorkommen dieser Arten sind Mittelwerte und Spitzenbelastungen entscheidend, so dass bei einer deutlichen Verschiebung der Isohalinen um 1 bis 2 km Richtung Hamburg entsprechende dauerhafte Verschiebungen der Vegetation eintreten werden.

Für das Gesamtökosystem Elbe sind die Auswirkungen der Salzgehaltsveränderung umfassender zu analysieren und die Folgen deutlicher herauszustellen, bzw. sind zusätzliche Ausgleichsmaßnahmen vorzusehen.

FFH-Verträglichkeitsuntersuchung

Die Vorgehensweise, alle vor der FAP abgeschlossenen Maßnahme in den Ist-Zustand mit einzubeziehen, entspricht nicht der Rechtslage zu den FFH-Gebieten. Ausgangszustand für die FFH-Prüfung ist die offizielle Meldung der Gebiete vor dem Planfeststellungsbeschluss der vorangehenden Fahrrinnenanpassung. Ziel der EU ist es, mögliche Veränderungen seit Meldung der Gebiete mit einer Verträglichkeitsprüfung zu belegen, ansonsten wäre eine Negativentwicklung nur schwer nachvollziehbar darstellbar. Somit sind beide Fahrrinnenanpassungen einem Referenzzustand gegenüberzustellen der ganz offensichtlich nicht der Datenlage der vorliegenden UVU entspricht. Die sich dann aus dieser Untersuchung ergebenden Daten sind einer Neubewertung zu unterziehen.

Die FFH-Verträglichkeitsuntersuchung ist im Hinblick auf den Referenzzustand abzuändern, mit einer neuen Datenlage zu belegen und anschließend einer Neubewertung zu unterziehen.

LBP

Die hierin vorgesehene Kompensationsermittlung beruht auf einem fehlerhaften methodischen Vorgehen. So sind Wertstufen unangemessen zusammengestellt, es werden wesentliche Funktionen ausgeklammert und es werden bei der Wiederherstellung von Werten falsche Überleitungen vorgenommen.

Im Ergebnis führt dies zu einer fehlerhaften und defizitärer Ausgleichermittlung.

Trotz anderslautender Aussagen in den Unterlagen wird ausschließlich eine Wertermittlung und keine Funktionsermittlung als Ausgangspunkt für die Kompensationsfestlegung herangezogen. Es wird gefordert, die Lebensräume an Hand ihrer Funktionen neu zu bewerten.

Die gewählte 5-stufige Einordnung wird der komplexen Situation nicht gerecht. Hier ist ein System zu wählen, welches weitere Differenzierungen ermöglicht und so die Funktionszusammenhänge besser abbilden kann. Anstelle des bisher angewendeten, ungeeigneten Bewertungs- und Bilanzierungsverfahrens soll die Methodik aus dem aktuellen Planfeststellungsverfahren zur Anpassung der Unter- und Außenweser angewandt werden.

Die zeitliche Dimension der Wiederherstellbarkeit bei dem Kriterium „nachhaltig“ kann nicht gleichzeitig für ein generelles Maß bei der Definition eines Eingriffs herangezogen werden. Gefordert wird, dass eine dem fachliche Standard angemessene Neudefinition der Erheblichkeitsschwelle unter Einbeziehung weiterer relevanter Kriterien erfolgt.

Schiffsgeschwindigkeiten

Einen hohen Anteil der bisherigen und auch der künftigen Erosion wird durch die schiffsinduzierten Wellenbelastung verursacht. Diese sind deutlicher darzustellen und ein klares Konzept zur Reduzierung, bzw. Festlegung der Schiffsgeschwindigkeiten vorzulegen.

Bei der Ermittlung von Belastungen durch Schiffswellen wird von einem mit angemessener Geschwindigkeit fahrendem Bemessungsschiff, bzw. deren Wellen ausgegangen; hier mag sich tatsächlich nur eine geringfügige Veränderung zum heutigen Zustand zeigen.

Außerhalb dieses Rahmens (z.B. bei zu schnell fahrenden Schiffen) potenzieren sich die belastenden Auswirkungen (neben den Einschränkungen für Erholungssuchende auch der Abbruch von Vegetationsflächen) jedoch. Deshalb sind als Ausgangszustand die tatsächlichen Gegebenheiten, auch losgelöst von dem Bemessungsschiff, heranzuziehen und in der Folge ist ein Handlungsrahmen zu erarbeiten, der sicherstellt das keine zusätzlichen schiffsbedingten Wellenbelastung eintritt. Die Schiffsgeschwindigkeiten sind zu begrenzen.

Die schiffsinduzierten Wellen verursachen bereits heute schon große Schäden in geschützten Biotopen der Naturschutzgebiete. Enorme Schlagkräfte haben die Sekundärwellen, deren Belastungen potenzieren sich bei der Begegnung zweier Schiffe. Gerade diese immer wiederkehrenden Welleneinwirkungen verursachen einen anhaltenden und dauerhaften Eingriff der in den Unterlagen nur unzureichend erfasst und dargestellt ist.

Abschließende Forderungen aus Sicht des Naturschutzes

Die tatsächlichen Auswirkungen der Fahrrinnenanpassung sowie die Entwicklung der Ausgleichsmaßnahmen sind durch ein umfangreiches Monitoring zu begleiten. Eventuell sind die, die prognostizierten Auswirkungen übersteigenden Beeinträchtigungen, zusätzlich auszugleichen.

Aufgrund der Erfahrung zur vorangehenden Fahrrinnenanpassung und der Umsetzung der Ausgleichsmaßnahmen, ist das erforderliche Finanzvolumen für den zukünftigen Ausgleich in einem Fonds vor Beginn der Fahrrinnenanpassung festzulegen.

Sofern nicht innerhalb von 3 Jahren die erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen umgesetzt sind, kann das Land die Maßnahmen mit Mitteln aus dem Fonds umsetzen.

In die Suche nach potentiellen Ausgleichsmaßnahmen ist die Studie der Bundesanstalt für Gewässerkunde „Untersuchungen des ökologischen Entwicklungspotentials der Unter- und Außenelbe“ aus dem Jahr 2005 einzubeziehen. Insbesondere im Mündungsbereich der Elbnebenflüsse Pinnau und Krückau sind Ausgleichspotentiale vorhanden.

Stellungnahme aus Sicht des Wasserschutzes:

Eine Betroffenheit der in der Zuständigkeit der unteren Wasserbehörde des Kreises Pinneberg (UWB) liegenden Belange resultiert im wesentlichen aus der vorhabenbedingten Zunahme der Sedimentakkumulation („Verschlickung“)

1. im Bereich der tidebeeinflussten Gewässer 2. Ordnung (einschließlich der an Elbe und den Unterläufen von Krückau und Pinnau befindlichen Häfen) sowie
2. in Bereichen der Gewässer 1. Ordnung (Elbe mit Pagensander und Haseldorfer Nebenelbe, Krückau zwischen Sperrwerk und Elmshorn, Pinnau zwischen Sperrwerk und Pinneberg), deren

Sohniveau für die Entwässerung der angrenzenden Gewässer 2. Ordnung von Bedeutung sind (einschließlich Außentiefs).

Sedimentakkumulationen werden verursacht durch:

1. den zunehmenden Eintrag suspendierter Sedimente (Prognose für Pagensander und Haseldorfer Nebelben: + 5 %),
2. die Zunahme des mittleren Tidehubs (Krückaumündung + 3 cm, Hetlinger Hafen +5 cm) und
3. das Aufbringen von sandigem Baggergut im Uferbereich in Hetlingen.

Folgen dieser Sedimentakkumulationen für die von der UWB zu vertretenden Belange sind:

1. zusätzliche Unterhaltungsmaßnahmen zur Aufrechterhaltung der Wassertiefen in den Häfen und damit verbundene temporäre Beeinträchtigungen der Wasserqualität,
2. mögliche Behinderungen der Entwässerung von Gewässern 2. Ordnung (z.B. Krückau oberhalb des Hafens Elmshorn, Pinnau ab Pinneberg flussaufwärts, Bilsbek, Appener Au, Haseldorfer Marsch, Seestermüher Marsch, Hörnerau-Niederung) bzw. zusätzliche Aufwendungen zur Sicherstellung der Entwässerung durch Unterhaltungsbaggerungen bzw. zusätzliche Schöpfwerkskosten,
3. Behinderung der Einleitungen von gesammeltem Regenwasser aus bebauten Gebieten (besonders aus den Städten Elmshorn, Uetersen und Pinneberg).

Forderung 1: Vom Vorhabenträger ist Prognose der vorhabenbedingten Zunahme der Sedimentakkumulation in den tidebeeinflussten Abschnitten der Gewässer 2. Ordnung zu erstellen. In Abhängigkeit vom Ergebnis ist dem Vorhabenträger eine Kostenerstattung für den zusätzlichen Gewässerunterhaltungsaufwand an die jeweiligen Unterhaltungspflichtigen aufzuerlegen. Durch diese Unterhaltungsmaßnahmen ist sicherzustellen, dass wasserrechtlich zugelassene Abwassereinleitungen nicht behindert werden. Die Oberflächenentwässerung der bebauten Gebiete, insbesondere in den Bereichen der Städte Elmshorn, Uetersen und Pinneberg darf nicht beeinträchtigt werden.

Forderung 2: Die Aussagen der Unterlage H.2a auf den Seiten 124 und 150, nach denen die vorhabenbedingten Änderungen des Schwebstoffregimes, der Morphodynamik und der Sedimenttransporte in Krückau und Pinnau weder mess- noch beobachtbar sein werden, sind zu korrigieren. Diese Aussagen sind fachlich unbegründet und erscheinen bei einer Zunahme der Sedimentkonzentrationen um 5 % und einer Erhöhung des Tidehubs um 3 cm als unzutreffend.

Begründung:

In dem „Gutachten zur ausbaubedingten Änderung der morphodynamischen Prozesse“ der BfW wird zur Berechnung der Verschlickungszunahme der Sportboothäfen angegeben, dass ein zusätzlicher Tidehub von 10 cm zu einer Verschlickungszunahme von 3 % und eine Zunahme der Sedimentkonzentration von 3 mg/l zu einer Verschlickungszunahme von ebenfalls 3 % führen. Daraus ergeben sich folgende vorhabenbedingte Verschlickungszunahmen:

Sportboothafen Krückaumündung	+7 % Verschlickung	(+3cm Thb, +6mg/l Sed.konz.)
Sportboothafen Pinnaumündung	+5 % Verschlickung	(+3cm Thb, +4mg/l Sed.konz.)

Haseldorfer Hafen +6 % Verschlickung (+4cm Thb, +5mg/l Sed.konz.)

Hettlinger Hafen +4,5 % Verschlickung (+5cm Thb, +3mg/l Sed.konz.)

Die ausbaubedingte Zunahme der Suspensionskonzentrationen bzw der Sedimenteinträge im Bereich der Pagensander Nebelalbe und der Haseldorfer Nebelalbe wird als „signifikant“ eingestuft (S. 68,102).

Die Aussagen zur Verschlickung des „Gutachten zur ausbaubedingten Änderung der morphodynamischen Prozesse“ der BfW beschränken sich auf die Sportboothäfen in den Nebenflüssen der Krückau und Pinnau, die direkt hinter den Sperrwerken liegen. Es wurde nicht untersucht, in welchem Ausmaß auch in den oberhalb liegenden Häfen (z.B. im Hafen von Uetersen) sowie in den Nebenflüssen selbst mit einer Zunahme der Verschlickung zu rechnen ist.

Es ist anzunehmen, dass die vorhabenbedingte Verschlickungszunahme in diesen nicht betrachteten Bereichen in Größenordnungen liegen, wie sie für die Häfen des Mündungsbereichs in die Elbe ermittelt wurden (für die Pinnau +5 %, für die Krückau + 7 %). Allenfalls kann mit flussaufwärts abnehmendem Tidehub und damit auch geringerer vorhabenbedingter Änderung des Tidehubs mit einer flussaufwärts in geringem Umfang abnehmenden Verschlickungszunahme gerechnet werden.

Im Widerspruch zu den (unvollständigen) Untersuchungen und Ausführungen der BfW stehen die Aussagen der Unterlage H.2a (IBL/IMS: Wasserbeschaffenheit, Stoffhaushalt):

„Vorhabenbedingte veränderte Unterhaltungsaufwendungen sind in den Unterläufen von Krückau und Pinnau jedoch nicht zu erwarten. Die o.g. modellierten Veränderungen sind insgesamt ungeeignet, in der Natur mess- und beobachtbare Auswirkungen auf das Schwebstoffregime in der Krückau und der Pinnau hervorzurufen.“ (S. 124)

Auswirkung der Veränderungen der Gewässermorphologie, der Morphodynamik und der Sedimenttransporte: keine mess- und beobachtbaren Auswirkungen auf die Nebenflüsse (S. 150)

Forderung 3: Vom Vorhabenträger sind konkrete Prüfungen der Auswirkungen der geplanten Fahrrinnenanpassung auf die Sielentwässerungen sowie die Schöpfwerksentwässerungen vorzunehmen. In Abhängigkeit vom Ergebnis dieser konkreten und einzelfallbezogenen Prüfungen sind dem Vorhabenträger ggf. Maßnahmen aufzuerlegen, mit denen die Behinderungen der Abflüsse regelmäßig beseitigt werden.

Forderung 4: Vom Vorhabenträger ist das Verhalten der Sandaufspülungen in den Uferbereichen durch geeignete Methoden (vermessungstechnisch, terrestrische Photographie, Methoden der Fernerkundung- Luftbild- oder Satellitenbildauswertung) zu überwachen und zu dokumentieren. Ggf. festzustellende Einträge in die Außentiefs der Siele und Schöpfwerke sowie in die benachbarten Häfen sind zu beseitigen.

Begründung:

Gemäß der von der Universität Hamburg gefertigten Unterlage H.2b (S. 85) kann die Veränderung der Sedimentkonzentrationen die Außentiefs von Sielen beeinflussen. Da sie häufig mit Häfen bzw. Hafenzufahrten verbunden sind, sollen die Problemen zwischen Sielentwässerung und Hafenzufahren vergleichbar sein. Von einer erschwerten Erreichbarkeit der an der Pagensander und der Haseldorfer Nebelalbe gelegenen Häfen in Folge des vorhabenbedingt erhöhten Schwebstoffeintrags und der damit verbundenen Auflandung wird von der Uni Hamburg ausgegangen (S. 93), so dass im Analogieschluss auch Sielentwässerungen betroffen sein können.

Die BfW kommt in ihrem Gutachten zur ausbaubedingten Änderung der morphodynamischen Prozesse zu dem Ergebnis (S. 74), dass die Ufervorspülung in Kollmar am Steindeich nicht stabil sein wird und die Ufervorspülung Eschschallen die Sedimentation in der Pagensander Nebelalbe verstärken wird (deshalb soll die Ufervorspülung Eschschallen nicht erfolgen). Außerdem wird für die Häfen in Hettlingen und Wedel

ausgesagt, dass eine „indirekte Betroffenheit durch das Umlagern von Baggergut nicht ausgeschlossen werden kann“ (S.98).

Auch für die anderen Ufervorspülungen kann nicht ausgeschlossen werden, dass in erheblichem Umfang Sediment abgetragen und insbesondere in benachbarten Bereichen abgelagert wird.

Dieser Stellungnahme ist zusätzlich die Stellungnahme des Kuratoriums des Naturschutzgebietes „Haseldorfer Binnenelbe mit Elbvorland“ beigelegt. Das Kuratorium ist ein Zusammenschluss von Gemeinden, Verbänden und Behörden, um durch die Kommunikation in dem Gremium eine positive Entwicklung eines der größten Naturschutzgebiete im Land Schleswig-Holstein zu fördern.

Das Kuratorium zum Naturschutzgebiet Haseldorfer Binnenelbe und Elbvorland im Kreis Pinneberg gibt folgende Stellungnahme ab:

Das Naturschutzgebiet grenzt mit einer Länge von ca. 15 km an das Fahrwasser der Elbe, somit ist das Gebiet von den Auswirkungen der Fahrrinnenanpassung direkt betroffen. Diese tidebeeinflussten Vorlandflächen mit einzigartigen Süßwasserwatten, Röhrichten und Auwäldern sind Kernstück des Naturschutzgebietes und national wie international besonders geschützt.

Nicht zuletzt durch die besonders spezialisierte Ausbildung der Vegetationsformen und der Komplexität der Funktionszusammenhänge ist dieses Gebiet sehr sensibel in Bezug auf Veränderungen und Beeinträchtigungen.

Die in der Vergangenheit vollzogenen anthropogenen Eingriffe haben den Uferbereich bereits zu einem hochgefährdeten Lebensraum werden lassen, so dass alle weiteren Maßnahmen diesen Hintergrund mit zu berücksichtigen haben.

Insgesamt muss festgestellt werden, dass die Auswirkungen der zahlreichen Veränderungen durch die Fahrrinnenanpassung nur unzureichend erfasst und die daraus abgeleitete Bewertung den tatsächlichen Gegebenheiten nicht gerecht wird.

Deshalb fordert das Kuratorium im Planfeststellungsverfahren:

- die ökologischen Gesamtzusammenhänge, insbesondere die vielfach abbildbaren Gradienten im Ästuarlebensraum stärker zu berücksichtigen und die wertgebenden und die Funktionen abbildenden Einstufungen für diesen herausragenden Lebensraum deutlich zu erhöhen,
- die Verschiebung der Isohalinen als Eingriff zu bewerten, da viele Pflanzenarten, wie z. B. der Schierlings-Wasserfenchel, nur bestimmte Salzgehalte tolerieren,
- unter Einbeziehung der Daten der Wassergütestelle Elbe eine Neubewertung der Salzkonzentrationen speziell im Hinblick auf Salzgehalte an der Nordseite von Lühesand,

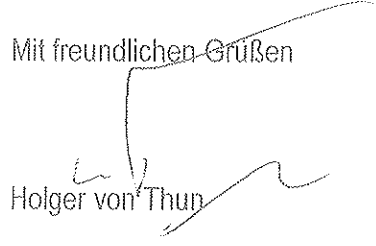
- alle Vor- und Aufspülungen sind als erhebliche Eingriffe zu werten und weitergehende Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorzusehen,
- die Eingriffsbilanzierung ist grundsätzlich zu überarbeiten, da bei dem jetzigen Verfahren zahlreiche Eingriffstatbestände nicht erkannt oder entgegen den tatsächlichen Auswirkungen als unerheblich verfälscht werden, (Bei dem jetzigen Verfahren werden Lebensfunktionen vollständig ausgeblendet und stattdessen lediglich ein sehr grobes und nicht aussagekräftiges Biotopwertverfahren angewendet.)
- dass Volumen der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen deutlich zu erhöhen,
- die im Gebiet befindliche Ufervorspülung Hetlingen als erheblichen Eingriff darzustellen und die dauerhafte Lagestabilität nachzuweisen bzw. deren Verbleib zu belegen (insbesondere bei Sanden aus der Nordsee, bzw. aus Brackwasserbereichen),
- die Ufervorspülung zu unterlassen, wenn der Sand in das Fährmannssander Watt oder in die Zufahrt des Hetlinger Hafens gelangt,
- die Auswirkungen der Vorspülung sind in ihrer Wirkung auf Erholungssuchende darzustellen,
- zur Reduzierung der schiffsinduzierten Wellenbelastung die Einführung von Höchstgeschwindigkeiten für Schiffe auf der Elbe,
- die Gefährdungen der Uferlinie und des Deichvorlandes sind detailliert zu dokumentieren und es ist ein Konzept für die Sicherung, insbesondere für die Buhnen bei Julsand vorzulegen,
- die Sedimentationszunahme in den Nebeluben (v. a. Haseldorfer Binnenelbe und Pagensander Nebelube), Nebenflüssen und Uferbereichen zu minimieren und ein Konzept zur verträglichen Beseitigung dieser Beeinträchtigungen mit klarer Festlegung von Verantwortlichkeiten und Zuständigkeiten vorzulegen,
- soweit die Zunahme der Sedimentation nicht vermieden werden kann, ist sie als erheblicher Eingriff zu werten,
- die Verschlickungen der Nebenflüsse und Häfen als Folge der bisherigen Elbvertiefungen insgesamt aufzeigen und daraus Konsequenzen für das Verfahren in der Zukunft ableiten,
- die Deichsicherheit zu gewährleisten und insbesondere dabei die Standfestigkeit der Deiche dauerhaft nachzuweisen,
- für den Bereich des Zwischendeichsgeländes in Hetlingen die schon entstandenen Absackungen im Zusammenhang mit bisherigen Elbvertiefungen untersuchen zu lassen und die Untersuchungsergebnisse und –konsequenzen in das Verfahren einzubeziehen.

Durch ein Beweissicherungsverfahren sind Auswirkungen der Fahrrinnenanpassung und der Erfolg der Ausgleichsmaßnahmen zu dokumentieren.

Durch die Absicherung von entsprechenden Fondslösungen sind die Langfristigkeit von Maßnahmen und mögliche Entschädigungsansprüche zu gewährleisten.

Grundsätzlich ist, nach den Erfahrungen zur vorangehenden Fahrrinnenanpassung und anderen Großprojekten an der Elbe, von vorgezogenen Maßnahmen abzusehen.

Mit freundlichen Grüßen


Holger von Thun

Für Elbvertiefung ab 2009 geplante Spülfläche Pagensand II

(siehe auch rtf-Datei)

Rastvögel 2001 - 2006

Zahl: Je nach Art die zahlenstärksten Trupps.

Beobachter: Allmer, Frank - Allmer, Regina - Wulff, Dieter.

Art	Zahl	Datum	Verhalten
Zwergtaucher	8	20.9.2006	
Höckerschwan	6	1.9.2004	
Höckerschwan	9	29.5.2005	
Höckerschwan	11	26.10.2006	gründeln
Höckerschwan	9	31.10.2006	
Zwergschwan	6	29.10.2006	
Singschwan	1	6.10.2002	schwimmend
Bläßgans	7	9.12.2001	Schlafplatz
Graugans	52	25.2.2001	einfallend
Graugans	265	16.3.2001	
Graugans	280	19.3.2001	Schlafplatz
Graugans	90	9.12.2001	Schlafplatz
Graugans	37	8.2.2002	Schlafplatz
Brandgans	10	25.2.2001	
Brandgans	10	16.3.2001	
Pfeifente	91	9.9.2005	
Pfeifente	36	29.9.2006	
Schnatterente	17	28.8.2002	
Schnatterente	58	3.10.2002	
Schnatterente	48	6.10.2002	
Schnatterente	22	21.3.2003	
Schnatterente	36	1.9.2004	
Schnatterente	33	10.6.2005	Nahrung suchend
Schnatterente	168	9.9.2005	
Schnatterente	42	20.9.2006	
Schnatterente	18	29.9.2006	
Krickente	62	16.3.2001	
Krickente	42	15.4.2001	
Krickente	48	6.7.2003	
Krickente	32	18.10.2003	
Krickente	36	8.4.2004	
Krickente	44	1.9.2004	
Krickente	46	22.3.2005	
Krickente	36	26.3.2005	schwimmend
Krickente	43	28.3.2005	
Krickente	39	15.4.2005	
Krickente	92	31.7.2005	
Krickente	77	9.9.2005	
Krickente	36	17.4.2006	

Krickente	42	28.4.2006	
Krickente	44	20.9.2006	
Stockente	30	16.3.2001	
Stockente	40	18.10.2003	
Stockente	300	20.9.2006	
Stockente	118	29.9.2006	
Spießente	24	21.4.2003	
Spießente	10	8.4.2004	7M, 3W
Spießente	10	13.4.2004	
Spießente	12	29.9.2006	
Knärente	6	26.5.2001	
Löffelente	30	18.10.2003	
Löffelente	28	6.4.2004	
Löffelente	39	13.4.2004	
Löffelente	38	9.9.2005	
Löffelente	52	28.4.2006	
Tafelente	12	20.11.2002	schwimmend
Tafelente	20	21.3.2004	
Tafelente	32	9.9.2005	
Tafelente	18	20.9.2006	
Tafelente	28	29.9.2006	
Reiherente	42	16.3.2001	
Reiherente	66	25.5.2001	
Reiherente	38	26.5.2001	
Reiherente	46	30.3.2002	schwimmend
Reiherente	40	6.8.2002	
Reiherente	52	28.8.2002	
Reiherente	55	21.3.2003	
Reiherente	46	23.3.2003	schwimmend
Reiherente	56	19.4.2003	
Reiherente	54	21.4.2003	
Reiherente	44	21.3.2004	
Reiherente	36	26.3.2005	schwimmend
Reiherente	88	9.9.2005	
Reiherente	46	20.9.2006	
Bergente	11	30.3.2002	5 M, 6 W.
Schellente	6	16.3.2001	
Schellente	2	7.2.2002	Männchen
Schellente	1	20.11.2002	Weibchen
Schellente	2	8.4.2004	Weibchen
Zwergsäger	1	11.4.2001	Weibchen
Zwergsäger	1	22.3.2005	Weibchen
Seeadler	1	4.3.2003	immat.
Bläßhuhn	23	28.8.2002	
Bläßhuhn	24	6.10.2002	
Bläßhuhn	13	6.7.2003	
Bläßhuhn	18	1.9.2004	
Bläßhuhn	13	22.3.2005	

Bläßhuhn	32	9.9.2005	
Flußregenpfeifer	1	18.5.2004	Nahrung suchend
Flußregenpfeifer	1	11.6.2004	Nahrung suchend
Dkl. Wasserläufer	1	3.5.2004	Nahrung suchend
Rotschenkel	1	6.10.2002	fliegend
Grünschenkel	2	18.10.2003	Nahrung suchend
Grünschenkel	2	1.5.2004	Nahrung suchend
Grünschenkel	2	3.5.2004	Nahrung suchend
Grünschenkel	1	1.9.2004	Nahrung suchend
Grünschenkel	6	26.6.2006	Nahrung suchend
Waldwasserläufer	1	13.4.2001	
Bruchwasserläufer	1	8.4.2004	Nahrung suchend
Flußuferläufer	1	11.6.2004	Nahrung suchend
Flußuferläufer	1	13.6.2004	
Flußuferläufer	1	1.9.2004	
Flußuferläufer	1	26.6.2006	Nahrung suchend
Uferschwalbe	4	18.5.2001	Nahrung suchend
Uferschwalbe	6	1.5.2003	Nahrung suchend
Uferschwalbe	16	21.5.2003	Nahrung suchend
Uferschwalbe	18	1.9.2004	Nahrung suchend
Rauchschwalbe	30	18.5.2001	Nahrung suchend
Rauchschwalbe	66	1.5.2003	Nahrung suchend
Rauchschwalbe	28	21.5.2003	Nahrung suchend
Rauchschwalbe	80	17.4.2006	Nahrung suchend
Rauchschwalbe	30	28.4.2006	Nahrung suchend
Mehlschwalbe	15	10.7.2004	Nahrung suchend
Mehlschwalbe	74	1.9.2004	Nahrung suchend
Mehlschwalbe	80	10.6.2005	Nahrung suchend
Beutelmeise	4	5.9.2001	Nahrung suchend
Beutelmeise	2	5.10.2001	

zu 1867

Internes Schreiben

kreis  pinneberg

R I-03
Herrn Kreutz

im Hause

ge

Fachdienst Abfall

Ihre Ansprechpartnerin
Frau Pengel

Tel.: 04101-212-418

Fax: 04101-212-666

s.pengel@kreis-pinneberg.de

Pinneberg, 27.04.2007

Az.: 41-3-1-all.

Planfeststellungsverfahren zur Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe für 14,5 m tiefgehende Containerschiffe

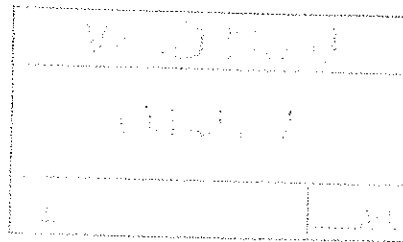
Nach Einsicht in die Planunterlagen mache ich darauf aufmerksam, das meines Erachtens nach für die Ablagerung des Baggergutes in den Spülfeldern auf der Elbinsel Pagensand eine abfallrechtliche Genehmigung notwendig ist. Da es sich hier um Baggergut aus einem Gewässer erster Ordnung handelt, wäre für diese Genehmigung das LANU zuständig.

Ich bitte darum, das LANU entsprechend abfallrechtlich zu beteiligen.

Mit freundlichen Grüßen


Pengel

W. Kreutz

im HauseRegionalmanagement
und EuropaIhr Ansprechpartner
Hartmut Teichmann

Tel.: 04101-212-313

Fax: 04101-212-271

h.teichmann@kreis-pinneberg.de

Pinneberg, 23.04.2007

Fahrrinnenanpassung Unter- und Außenelbe, Stellungnahme des Referats Regionalmanagement & Europa

Als direkter Nachbar der Freien und Hansestadt Hamburg und Partner innerhalb der Metropolregion HH begrüßt der Kreis Pinneberg grundsätzlich alle Maßnahmen und Projekte, die zu einer Steigerung der Wirtschaftskraft der Metropole und somit zu mehr Prosperität der Gesamtregion führen.

Zu diesen Projekten zählt nachgewiesenermaßen auch die erneute Fahrrinnenanpassung der Elbe.

Da jedoch nicht mit letzter Sicherheit ausgeschlossen werden kann, dass diese Maßnahme nicht ohne negativer Begleiterscheinungen bleiben wird, legt der Kreis Pinneberg sehr viel Wert auf ein prozessbegleitendes Beweissicherungsverfahren und einer Kompensation aller ein- griffs- bzw. veranlassungsbezogener Negativfolgen.

Hierzu zählt in erster Linie die Verschärfung der bestehenden Verschlickungsproblematik in den Elbnebenflüssen und in den in diesem Bereich gelegenen Häfen. Das Funktionieren dieser wertvollen Infrastrukturen ist nicht nur aus naturschutz- und landschaftspflegerischer Sicht und aus Erwägungen der freizeitbezogenen Daseinsvorsorge gegenüber der Bevölkerung ein besonderes Anliegen des Kreises. Auch und insbesondere vor dem Hintergrund der zunehmenden touristischen Erschließung der Unterelberegion, stellen die Elbnebenflüsse mit deren Häfen für die Menschen der gesamten Metropolregion Hamburg und weit darüber hinaus besondere Lebensadern dar. Der Schutz dieser Potentiale ist auch eines der Hauptziele der Gesamtregion im Rahmen des trilateralen Leitprojekts der Metropolregion Hamburg, der „Maritimen Landschaft Unterelbe (MLU)“.

Vor diesem Hintergrund unterstützt der Kreis Pinneberg das Modell eines Elbefonds, deren Bestückung nach dem Prinzip der Verursacherhaftung erfolgen soll. Für eine regional ausgewogene Bewirtschaftung des Fonds schlägt der Kreis Pinneberg die gemeinsame Organisation der Maritimen Landschaft Unterelbe mit ihrem Sitz in Grünendeich vor.

Für eine längerfristige Sicherung und Steigerung der Position Hamburgs als bedeutender Hafen- und Logistikstandort auf internationaler Ebene regt der Kreis Pinneberg an, dass die Freie und Hansestadt Hamburg parallel zur erneuten Fahrrinnenanpassung der Elbe auf trilateraler Ebene (gemeinsam mit den Ländern Schleswig-Holstein und Niedersachsen) ein regional ausgerichtetes Hafenentwicklungskonzept auf den Weg bringt.