



BUND Hamburg • Lange Reihe 29 • 20099 Hamburg

Bund für Umwelt und
Naturschutz Deutschland

Landesverband Hamburg e.V.
Lange Reihe 29, 20099 Hamburg

Tel. 040/600 387 0; Fax 040/600 387 20
eMail bund.hamburg@bund.net
internet <http://www.bund-hamburg.de>

Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord
- Planfeststellungsbehörde -
Hindenburgufer 247

24106 Kiel

Hamburg, Berlin, Hannover, Kiel,
25. November 2010

**P 143.3/46 XXI - Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe /
Unterlagen Kreettsand, Oenanthe**

**Hier: Stellungnahme des BUND Bundesverbandes, der BUND Landesverbände
Hamburg, Niedersachsen, Schleswig-Holstein sowie des WWF Deutschland**

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Planfeststellungsverfahren zur Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe für 14,5 m tiefgehende Containerschiffe haben die Unterlagen zur sog. Planänderung III in der Zeit zwischen dem 31. Mai und 30. Juni 2010 ausgelegen. Diese Unterlagen umfassten u. a. mehrere Maßnahmen zum Ausgleich der vorhabensbedingten Einbußen für die Kohärenz des Netzes Natura 2000. Der BUND und der WWF haben hierzu ausführlich Stellung genommen und haben dabei insbesondere darauf hingewiesen, dass den hier maßgeblichen Vorgaben gemäß § 34 Abs. 3 BNatSchG seitens der Träger des Vorhabens (TdV) mit den bisher vorliegenden Unterlagen keineswegs entsprochen wird. Die TdV tragen hier aber zweifellos die Beweislast.

Anerkannter Verband nach dem Hamburger Naturschutzgesetz

Geschäftskonto:

Hamburger Sparkasse
Konto 1230 125 948 • BLZ 200 505 50

Spendenkonto:

Hamburger Sparkasse
Konto 1230 122 226 • BLZ 200 505 50

Spenden an den BUND sind steuerlich absetzbar,
Erbenschaften und Vermächtnisse sind von der Steuer befreit.
Gerne geben wir Ihnen weitere Informationen.

Mit beigefügtem Fachgutachten haben BUND und WWF seinerzeit nachgewiesen, dass die geplante „*Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe*“

1. aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art, **nicht notwendig** ist und

2. zumutbare Alternativen, den mit dem Projekt verfolgten Zweck an anderer Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen zu erreichen, **gegeben sind**.

Damit ist das beantragte Vorhaben gemäß § 34 Abs. 3 BNatSchG **unzulässig**.

Insofern wundern wir uns, warum uns nun weitere Unterlagen über möglicherweise geeignete Kohärenzmaßnahmen mit der Gelegenheit zur Stellungnahme vorgelegt werden, obwohl die Voraussetzungen für § 34 Abs. 4 BNatSchG **bisher erkennbar nicht bestehen!** Insofern verweisen wir auf unseren bisherigen Vortrag und seine ausführliche Begründung.

Die nun seitens der zuständigen Planfeststellungsbehörde in Ihrer Mail vom 12.11.2010 bzw. Ihrem Schreiben vom 15.11.2010 vorgenommene Darstellung zu unserem bisherigen Vortrag blendet die geltende Rechtslage bisher in unzulässiger Weise aus:

„Die hierzu erhobenen Stellungnahmen und Einwendungen führen zum einen zur Ergänzung der bisherigen Planunterlagen um eine Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung zur Betroffenheit der prioritären Art Schierlings-Wasserfenchel. Zum anderen sollen die bisherigen Kompensations- und Kohärenzsicherungsmaßnahmen um die Aufwertungseffekte aus der Schaffung neuer Flachwassergebiete auf der Fläche "Spadenlander Busch/Kreetsand" ergänzt werden.

Hierzu werden von den Trägern des Vorhabens ergänzende Planunterlagen mit folgenden Inhalten vorgelegt:

- *Quantifizierung der vorhabensbedingt zu erwartenden Beeinträchtigungen des Schierlings-Wasserfenchel (*Oenanthe conioides*)*
- *Spadenlander Busch / Kreetsand: Bewertung der Ausgleichsmaßnahme nach § 15 (2) sowie § 34 (5) BNatSchG*

Aufgrund der von uns wiederholt anhand von Beispielen kritisierten Unzulänglichkeit der von den TdV bisher vorgelegten Unterlagen zur potentiellen Beeinträchtigung vorhabensberührter Natura 2000-Gebiete sind die bisher vorliegenden Unterlagen nicht geeignet, den gemäß Rechtsprechung von EuGH und BVerwG erforderlichen Qualitätsstandard zu erfüllen. Insofern lassen sich Umfang und Funktion der bisher vorgeschlagenen Kompensationsmaßnahmen nicht ausreichend sachgemäß beurteilen.

Kreetsand keine Kompensationsmaßnahme

Die hier vorgeschlagene Kompensationsmaßnahme Kreetsand kann schon für sich genommen nicht in das Verfahren zur Fahrrinnenanpassung aufgenommen werden. Das Projekt ist als Pilotprojekt für ein nachhaltiges Tidemanagement der HPA¹ vorgesehen und durchläuft dazu ein eigenständiges Planfeststellungsverfahren. Ziel ist es, vorrangig das Sedimentmanagement im Hamburger Hafen zu verbessern. Die Maßnahme setzt zudem auf eine Kompensationsverpflichtung im Rahmen von Deichbaumaßnahmen in Hamburg auf.

Weiterhin ist die Maßnahme Kreetsand als Projekt der Internationalen Bauausstellung (IBA) im Jahr 2013 eingestuft worden, bei dem ein Deichpark mit Zugang zu den neu geschaffenen Wasserflächen und zur Elbe auch die Naherholung der Hamburger Bevölkerung fördern soll².

Nach der Umsetzung der Maßnahme Kreetsand ist zudem mit einer kontinuierlichen Unterhaltungsbaggerung zu rechnen. Aufgrund der zu erwartenden Sedimentation muss ständig in das Gebiet eingegriffen werden. Auch dies spricht gegen eine Eignung zur Kohärenzsicherung.

Das Gebiet Kreetsand liegt zu guter letzt im neuen Naturschutzgebiet Auenlandschaft Norderelbe. Die einschlägige Schutzgebietsverordnung sieht für diesen Be-

¹ http://www.tideelbe.de/files/htg-beitrag_meine_gutbrod_kongress2009.pdf

² http://www.iba-hamburg.de/de/01_entwuerfe/6_projekte/projekte_kreetsand.php

reich ausdrücklich in § 2 Abs 3 die Entwicklung eines tidebeeinflussten Bereiches vor.

Vor dem Hintergrund der hier angeführten Punkte handelt es sich bei der Maßnahme Kreetsand zweifelsfrei um eine „Sowieso-Maßnahme“, die gesetzlich geboten und deren verfahrensrechtliche Planung und Finanzierung bereits in Hamburg gesichert ist. Eine Anrechnung auf die Kompensationsverpflichtungen zur Fahrrinnenanpassung ist somit nicht möglich.

Fachliche Kritikpunkte

Die Aussagen zu vorhabensbedingten Auswirkungen auf die Salinität, die auch für die Beurteilung der zu erwartenden Beeinträchtigungen der prioritären Art Schierlings-Wasserfenchel von entscheidender Bedeutung sind, basieren weiterhin auf den Aussagen der Unterlage H.1a. Diesen liegen Modellrechnungen der BAW auf einer Datenbasis aus 2002 zu Grunde.

Die Auswertung von Chloridlängsprofilen von 1953 – 2004 zeigt (siehe Anlage) einen klaren Trend, dass sich die obere Brackwassergrenze stromaufwärts verschiebt und es gibt keine Hinweise darauf, dass sich dieser Trend geändert hat. Die zitierten Modellrechnungen sind daher in jedem Fall nicht auf dem aktuellen Stand.

Die Aussagen zur den Abflussmessungen in Neu Darchau auf Seite 11 der Unterlage „Quantifizierung ...“ vom 25.10.2010 sind **schlicht falsch** und belegen eine völlig unzureichende Bearbeitung der Faktenlage. Allein für das Jahr 2008, für das laut Planunterlagen angeblich keine Abflussmengen unter 350 m³/s zu verzeichnen waren, finden sich Messwerte³ am Pegel Neu Darchau von mehr als 120 Tagen, die unter diesem Wert liegen.

Vor diesem Hintergrund sind sämtliche Aussagen zum Wirkungspfad Salinität und zur Beeinträchtigung des Schierlings-Wasserfenchel anzuzweifeln.

³ Quelle: <http://coast.gkss.de/staff/kappenberg/elbe/abfluss/elbe.abfluss>

Die Eignung der Maßnahme Kreettsand als dauerhaften Standort für den Schierlings-Wasserfenchel ist aus Sicht von BUND und WWF in Kreettsand keineswegs gesichert. Nicht zuletzt aufgrund der vorlaufenden Unterhaltung ist eine Ausbildung von naturnahen Wattsäumen nicht wahrscheinlich. Im FFH-Monitoring 2006 zum Schierlingswasserfenchel wurde zudem folgendes empfohlen: *"Eine Renaturierung, ggf. Nutzungsextensivierung und naturnahe Wiederherstellung der Prielsysteme sowie eine naturnahe Ufergestaltung bilden die Grundlage für eine mögliche Vergrößerung des Vorkommens"* (Hervorhebung durch BUND und WWF). Kreettsand ist kein Prielsystem, daher ist die Eignung zu bezweifeln.

Die Aussagen zur Finte insbesondere zur *„langfristigen Verbesserung des Erhaltungszustandes“* durch die Maßnahme Kreettsand werden kritisch gesehen. Der Lebensraum der Finte liegt schwerpunktmäßig westlich des Mühlenberger Lochs, die Grenze des Laichgebietes liegt etwa bei Stromkilometer 636. Im Stromspaltungsgebiet der Norder- und Süderelbe kommen allenfalls juvenile Finten vor, Laichgebiete sind nicht bekannt. Daher ist die Aussage, dass die Fintepopulation tatsächlich von der Maßnahme Kreettsand profitieren wird in den hier zu betrachtenden ergänzenden Unterlagen nicht hinreichend begründet.

Abschließende Bemerkungen

Der Vorgang zeigt unseres Erachtens erneut deutlich, mit welcher (Fehl)Einschätzung die Planfeststellungsbehörde mit den mangelhaften Planunterlagen umgeht. Für eine Klärung der hier wesentlichen offenen Fragen bzw. einen Versuch dessen halten wir (auch angesichts der letzten Planänderungen) die Durchführung eines Erörterungstermins für geboten und beantragen dieses hiermit gemäß WaStrG bzw. VwVfG.

Ferner erinnern wir an die Nichtbeantwortung der von uns bisher förmlich gestellten Anträge, worin wir eine fragwürdige Behinderung unserer Verbandsbeteiligung sehen. Als Beispiel erinnern wir hier an unseren bereits frühzeitig eingebrachten und im weiteren Verlauf bekräftigten Antrag auf Vorlage des „Containerverkehrsmodells Hamburger Hafen“, das vom Bremer ISL im Auftrag der HPA zu den Containerströ-

men des Hamburger Hafens erstellt wurde und nach unserer Kenntnis zwischenzeitlich aktualisiert wurde (bzw. noch wird).

Gemäß § 1 Satz 1 Nr. 1 UVPG müssen die vorhabensbedingten Auswirkungen „*umfassend ermittelt, beschrieben und bewertet werden*“.

Wir weisen erneut darauf hin, dass hierzu alle vorliegenden Angaben durch die TdV vorliegen müssen (Verursacherprinzip). Die Hamburg Port Authority (HPA) ist in der „*Projektgruppe Fahrrinnenanpassung*“ (TdV) vertreten und gehört zum Geschäftsbereich der Hamburger Behörde für Wirtschaft und Arbeit. Diese wiederum ist nicht nur Antragsteller, sondern auch Planfeststellungsbehörde. Insofern ist für uns nicht nachvollziehbar, warum uns diese Informationen zu den Folgen einer weiteren „*Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe*“ bis heute vorenthalten werden. Wir verweisen erneut auf die Ziele des geplanten Vorhabens, das „*Umschlagspotential*“ im Containerverkehr für den Hamburger Hafen zu generieren. Der damit verbundene Weitertransport im Modal Split der Verkehrsträger ist als (un)mittelbare Folge des von Hamburg beantragten Infrastrukturprojekts somit wohl kaum zu leugnen. Die von uns verlangte umweltbezogene Bewertung der verkehrlichen Folgewirkungen im Falle einer Realisierung des geplanten Vorhabens und der hierfür erforderlichen Fachgrundlagen (s. o.) wurde bisher versäumt, und das obwohl eine Prüfpflicht aufgrund der Definition des Rechtsbegriffs „Umweltauswirkungen“ gemäß **UVPG** zweifellos besteht:

„*Die Umweltverträglichkeitsprüfung umfasst die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der **unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen** eines Vorhabens auf...*“
(§ 2 Abs. 1 Satz 2 UVPG, Fettdruck wurde hier zur Verdeutlichung vorgenommen)

Das UVP-Gesetz setzt hiermit lediglich die diesbezüglich eindeutige und präzise Vorgabe der somit verbindlichen EU-Richtlinienvorgabe zur UVP „eins zu eins“ um.

Die **UVP-Verwaltungsvorschrift** räumt neben vorgenannten Rechtsvorgaben etwaige Auslegungszweifel rechtsverbindlich aus:

„0.3 **Auswirkungen auf die Umwelt**

Auswirkungen auf die Umwelt im Sinne des § 2 Abs. 1 Satz 2 UVPG

sind Veränderungen der menschlichen Gesundheit oder der physikalischen, chemischen oder biologischen Beschaffenheit einzelner Bestandteile der Umwelt oder der Umwelt insgesamt, die von einem Vorhaben im Sinne der Anlage zu § 3 UVPG verursacht werden.

Auswirkungen auf die Umwelt können je nach den Umständen des Einzelfalls

- a) **durch Einzelursachen, Ursachenketten oder durch das Zusammenwirken mehrerer Ursachen herbeigeführt werden,**
- b) **Folgen insbesondere der Errichtung oder des bestimmungsgemäßen Betriebes eines Vorhabens sein, ferner Folgen von Betriebsstörungen oder von Stör- oder Unfällen, soweit eine Anlage hierfür auszulegen ist oder hierfür vorsorglich Schutzvorkehrungen vorzusehen sind,**
- c) **kurz-, mittel- und langfristig auftreten,**
- d) **ständig oder nur vorübergehend vorhanden sein,**
- e) **aufhebbar (reversibel) oder nicht aufhebbar (irreversibel) sein und**
- f) **positiv oder negativ - das heißt systemfördernd (funktional) oder systembeeinträchtigend (disfunktional) – sein.“**

(Fettdruck wurde hier zur Verdeutlichung vorgenommen)

Welche Rolle das von Hamburg beantragte Infrastrukturprojekt „*Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe*“ für den Seehafenhinterlandverkehr ggf. notwendigen Aus- und Neubau der Verkehrsinfrastruktur (und die damit verbundenen Umweltbelastungen!) spielt, ist nicht nur seit Jahren immer wieder Gegenstand der Medien, sondern u. a. auch im „Masterplan Güterverkehr und Logistik“ und im „Nationalen Hafenkonzept“ der Bundesregierung dargestellt und Gegenstand der aktuell diskutierten Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans 2003. Sofern den Darstellungen der TdV zur verkehrlichen und wirtschaftlichen Bedeutung der beantragten

„*Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe*“ gefolgt wird⁴, so macht dieses einen milliardenschweren Ausbau der Hamburger Hinterlandanbindungen (zu Lasten von Mensch und Umwelt) erforderlich⁵.

Vertreter aus Hafenwirtschaft und Politik fordern dieses ja bekanntlich seit Jahren und begründen dieses insbesondere mit den Verkehrsprognosen (Umschlagspotential) beim Seehafenumschlag von Hamburg. Ein weiteres Ausblenden der Containerverkehrsströme aus dem Projekt „*Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe*“ ist insofern weder sachgerecht noch rechtskonform (s. o.).

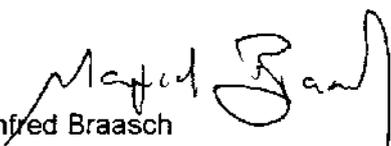
Angesichts der großräumigen Auswirkungen des geplanten Projekts und der berührten vielen Natura 2000-Gebiete sind gemäß § 34 Absatz 1 Satz 1 auch die kumulativen Wirkungen mit anderen Projekten und Plänen zu untersuchen und zu bewerten. Auch das ist hier nicht erfolgt und wird von uns angemahnt.

Die von uns erneut vorgetragenen Defizite sind schwerwiegend, auch weil eine Strategische Umweltprüfung (SUP) bei der im September 2004 nach Direktwirkung der SUP-Richtlinie der EU vorgenommenen, nachträglichen wesentlichen Änderungen des Bundesverkehrswegeplans 2003 versäumt wurde.

Wir beantragen daher erneut, das von uns dargestellte Versäumnis einer sachgemäßen umfassenden UVP- und FFH-Verträglichkeitsprüfung gemäß vorgenannter Rechtsvorgaben nachzuholen.

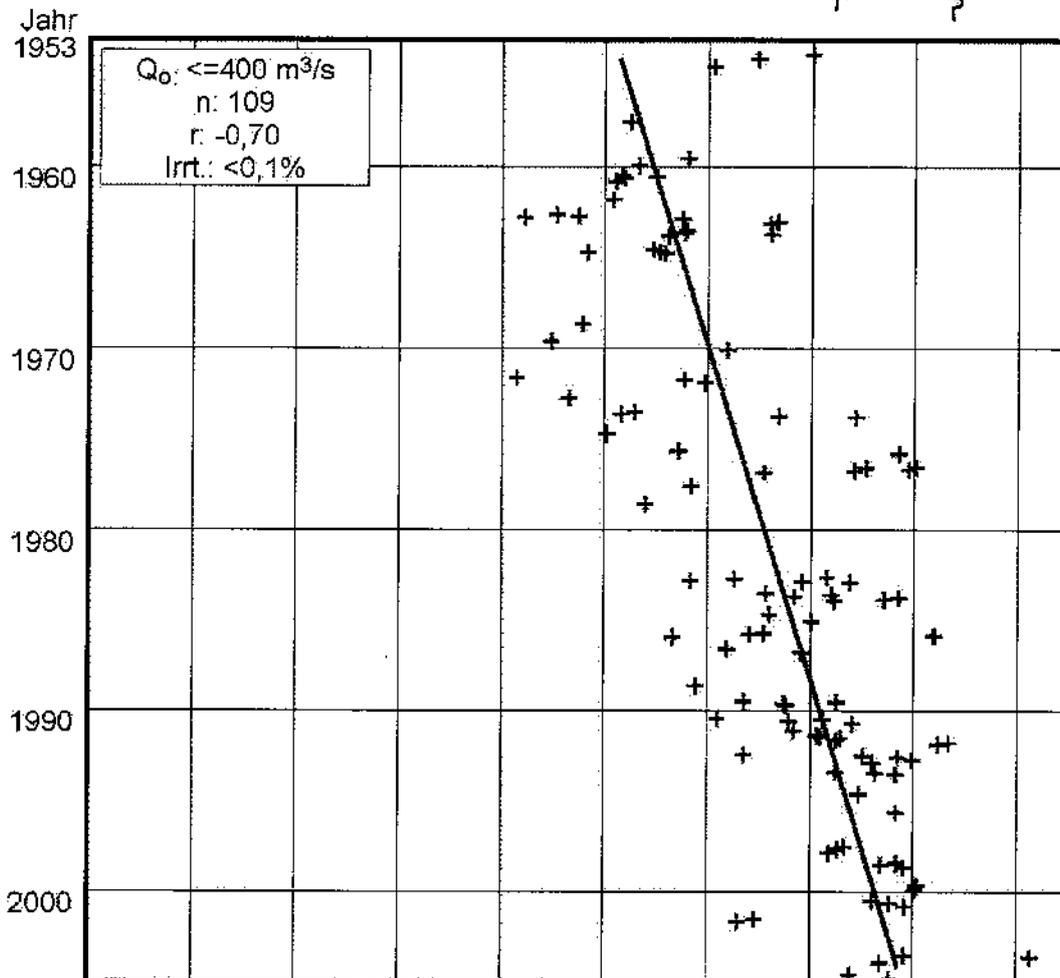
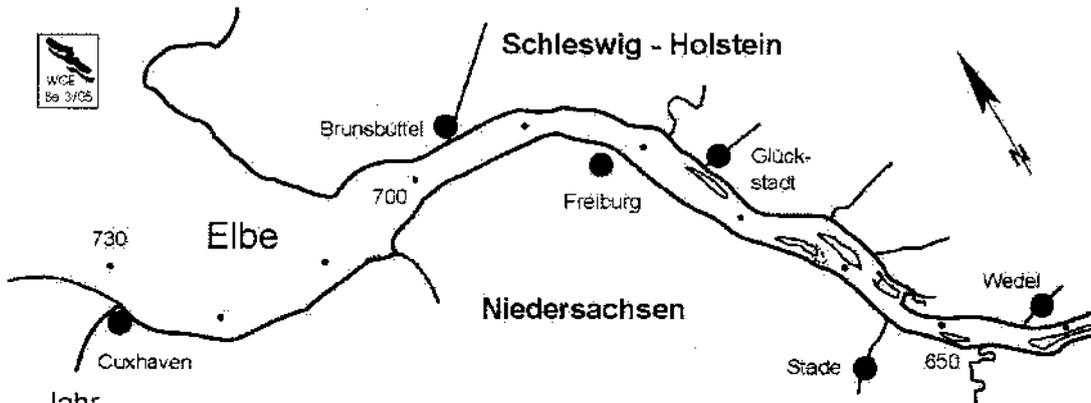
Mit freundlichen Grüßen

i. V.


Manfred Braasch
(Geschäftsführer BUND-Hamburg)

⁴ Sollte jedoch den diesbezüglichen Zweifeln von BUND und WWF gefolgt werden, so fehlt dem beantragten Projekt eine ausreichende Planrechtfertigung.

⁵ Damit wären erhebliche Beeinträchtigungen der Umwelt verbunden.



Die zeitliche Entwicklung der Lage der oberen Brackwassergrenze (1h vor Tnw) bei niedrigen Oberwasserabflüssen - Auswertung der Chlorid-Längsprofile von 1953 bis 2004