



Bund für Umwelt und
Naturschutz Deutschland
Landesverband Schleswig-Holstein e.V.

Lerchenstraße 22
24103 Kiel

Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord
Dezernat P – Planfeststellung –
Hindenburgufer 247
24106 Kiel
Telefax 0431/33946399
Az P-143.3/46

SH-79-2007-w IW

Freie und Hansestadt Hamburg
Behörde für Wirtschaft und Arbeit
Planfeststellungsbehörde
Alter Steinweg 4
20459 Hamburg
Telefax 040/428413099
Az 150.1401-200

Kiel, den 19. November 2008

Betr.:

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

Hier: Planänderungsverfahren

Stellungnahme des BUND-Landesverbandes Schleswig-Holstein

Sehr geehrte Damen und Herren,

der BUND-Landesverband Schleswig-Holstein nimmt zu den Planänderungen der Planfeststellungsverfahren Fahrrinnenanpassung der Tideelbe (»Bundesstrecke« und »Delegationsstrecke«) für 14,5 m tiefgehende Containerschiffe Stellung. Es werden an dieser Stelle nur exemplarisch einige Kritikpunkte aufgegriffen, im Übrigen verweisen wir auf die Stellungnahmen der anderen Landesverbände von BUND, NABU, WWF und den LNV/AG-29 in Schl.-Holst. und machen uns diese zu Eigen.

Der BUND S-H erhält seine Einwendungen und Anregungen vom 3. Mai 2007 zum o.g. Ursprungsverfahren aufrecht. Diese Stellungnahme ist Bestandteil auch der vorliegenden Stellungnahme. Da sie sich bereits bei den Verfahrensakten befindet, wird auf eine Wiederholung verzichtet. Sollte das aus formalen Gründen nicht hinreichend sein, wird um einen umgehenden Hinweis unter Einräumung einer Nachreichungsfrist gebeten.

Die Planung wird nach wie vor vom BUND abgelehnt, da das beantragte Vorhaben erhebliche und nachhaltige Eingriffe verursacht, das Ökosystem Tideelbe massiv schädigt und zu einer verstärkten Unterhaltungsbaggerung führen wird.

Angesichts der derzeitigen Weltwirtschaftskrise ist möglicherweise mit einem Rückgang des Schiffsverkehrs, besonders im Ostasiengeschäft, zu rechnen, der Bedarf einer weiteren Elbvertiefung also noch weniger nachvollziehbar als bisher.

Da die geänderten Planunterlagen weder unsere grundsätzlichen Forderungen berücksichtigen noch die von uns vorgebrachten Einwendungen ausräumen, halten wir unsere Stellungnahme vom 3. 5. 2007 in vollem Umfang aufrecht und betrachten sie als Teil dieser Stellungnahme.

Die Planänderung stellt keine Änderung des Fahrrinnenausbaus in Bezug auf Vertiefung und Verbreiterung dar. Die Änderung im Bereich der Begegnungsstrecke ist im Vergleich zum Gesamteingriff gering. Die vorgenommenen Veränderungen der Fahrrinne sind gemessen am Gesamteingriff keine ausreichende Verbesserung für den Naturhaushalt und den Artenschutz.

Der begrüßenswerte Verzicht auf einige der ursprünglich geplanten Ufervorspülungen geht zu Lasten der geplanten Verklappungen im Bereich der Außenelbe, so dass es hier voraussichtlich zu Problemverschiebungen kommt. Die zusätzlich geplanten Verklappungsmengen beeinträchtigen den aquatischen Bereich mit der dort vorkommenden Biozönose sehr viel stärker und können zudem die Strände von Cuxhaven und damit den Fremdenverkehr entsprechend höher belasten als bisher schon. Somit werden lokale Problemlösungen lediglich durch eine Problemverschiebung erreicht, deren Folgen nur schwer sachgemäß ermittelt werden können.

Die als Planänderung geplanten Ufervorspülungen im Bereich Glameyer Stack werden von den VT als Problemlösung der dort zunehmend festgestellten Erosionen und der hiervon berührten Deichsicherheit dargestellt. Das ist jedoch aufgrund der weiter bestehenden Ursachen zunehmender Erosionen und deren voraussichtliche Verstärkung infolge einer Realisierung der geplanten Fahrwasservertiefungen nicht plausibel belegt. Ohne massive Uferbefestigungen wie z. B. Steinschüttungen oder Betonierungen, die einem naturnahen Charakter der Uferbereiche zuwider laufen würden, dürfte die Lagestabilität der geplanten Ufervorspülungen nicht lange gegeben sein, so dass hierdurch keine nachhaltige Lösung gewährleistet erscheint.

Der im Zuge der Planänderung heute für erforderlich erachtete Neubau eines Dükers mit neuer Dükertrasse bei Neßsand ist ebenfalls Ausdruck bisheriger Fehleinschätzung (Fehlplanung) der VT. Hiermit sind voraussichtlich erhebliche Auswirkungen des betroffenen Naturraumes, Störungen der Anwohner durch Lärm und erhebliche Steigerungen der Baukosten des Vorhabens verbunden. Notwendige konkrete Problemlösungen bleiben die VT schuldig, worin ein entscheidungserheblicher Planungsmangel liegt.

Zum geplanten Rückbau des vorhandenen Neßsand-Dükers fehlen entsprechende Angaben zu den damit verbundenen Auswirkungen ebenso wie angemessene Problemlösungen.

Wie bereits am 30. April 2007 in einem Gutachten ausführlich dargelegt wurde, ist die seitens der VT über Planco Consulting Anfang 2004 vorgelegte Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) aufgrund der Entwicklung von Baukosten und zugrunde gelegter Annahmen und deren Veränderung weitgehend überholt (siehe dort). Haushaltsrechtlichen Vorgaben wird damit nicht genüge getan. Der Bundesrechnungshof kommt in einer Stellungnahme ebenfalls zu dem Ergebnis, dass die NKU überholt ist, und das obwohl sich der Rechnungshof dabei auf die Angaben der Vorhabensträger stützt, die in wesentlichen Punkten nicht haltbar sind.

Auch hinsichtlich der Folgen der ausbaubedingten morphologischen Veränderungen durch das Baggergutverbringungskonzept. (s. Unterlage H1c) bekräftigen wir unsere bereits vorliegenden Einwendungen. Eine neue Modelluntersuchung der Bundesanstalt für Wasserbau, die Veränderungen der Hydrodynamik, des Salz- und Sedimenttransportes und der morphodynamischen Prozesse betreffend, kommt zu dem Ergebnis, dass die neue Zielvariante „Nov 07“ keine Verstärkung der Auswirkungen auf Hydrologie und Morphologie zur Folge hat und somit die in Unterlage H1a bis H1f dargelegten Schlussfolgerungen weiterhin gültig sind. Entsprechend weiterhin gültig sind unsere dahin gehenden Einwendungen. Insbesondere verweisen wir darauf, dass u.E. die vertiefungsbedingten Auswirkungen auf die Tidedynamik, Transportprozesse und Morphodynamik, durch Simulationen nicht sicher vorauszuberechnen sind. Vgl. hierzu S. 40/41 Unterlage H1c: „ Mit diesen Grundlagen und mit dreidimensionalen hydro- und morphodynamisch numerischen Simulationen lassen sich ausbaubedingte morphologische Änderungen über einen beschränkten Zeitraum von mehreren Wochen

für das Elbästuar auf der sicheren Seite abschätzen,“ also nicht einmal berechnen, nur abschätzen! Für Langzeitprognosen sollen bestehende signifikante Trends herangezogen werden, obwohl einfache Trendhochrechnungen bei derartig komplexen Systemen wie das Elbästuar bzw. die Tideelbe zu falschen Aussagen führen können. Im Klartext: Das Baggergutverbringungskonzept v. a. im Bereich der Medemrinne ist kein Garant für die Dämpfung der Tidedynamik. Es ist damit zu rechnen, dass sich die Tidekennzahlen sehr viel stärker in eine ungünstige Richtung bewegen als angenommen und damit zu einer Gefährdung der Deichsicherheit führen werden.

Außerdem fordern wir, dass die neuesten Erkenntnisse über die bedrohlich fortschreitende Klimaerwärmung mit Abschmelzen des arktischen Eisschildes in 40 – 50 Jahren, verbunden mit einem deutlichen Meeresspiegelanstieg, in die Modellrechnungen einbezogen werden. Die Gefahr, dass sich die Folgen der Elbvertiefung, des Meeresspiegelanstieges und der Zunahme von Zahl und Heftigkeit von Stürmen überlagern und verstärken, muss unbedingt berücksichtigt werden.

Bagatellisiert wird die durch den erhöhten Schiffsverkehr „abschnittweise“ verstärkte Ufererosion (Teil 7, S. 15). Entscheidend ist nicht der Verlust von Bodenfunktionen auf 9,5 ha, sondern die Wirkung auch kleinerer Defekte z.B. an den deichsichernden Deckwerken, die bei Sturmflutereignissen zu Deichbrüchen führen können. Auch in diesem Zusammenhang muss die Klimaerwärmung berücksichtigt werden (s.o.)

Ein besonders ernstes Problem ist das Absinken des Sauerstoffgehaltes in den Sommermonaten, wenn die Wassertemperaturen durchgehend über 20°C liegen (s. Planänderungsunterlage, Teil 3, S.32). Der bisher gültige Mindestsauerstoffgehalt für das Überleben von Fischen liegt bei 3 mg/l, unserer Ansicht nach viel zu tief. Nach der letzten Vertiefung ist die Zahl der Tage mit einem Sauerstoffgehalt unter 3 mg/l signifikant angestiegen. Die geplante Vertiefung wird das Problem weiter verschärfen.

Auch die geplante Einrichtung von drei UWA's vor St. Margarethen, Brokdorf und Scheelenkuhlen werden u.E. Einfluss auf den Sauerstoffgehalt haben, insbesondere, wenn es durch Einleitung von erwärmtem Kühlwasser durch die in Brunsbüttel geplanten drei bis vier Kohlekraftwerke zu einer Erhöhung der Wassertemperatur in diesem Bereich kommt. Abgesehen davon wird die Entnahme von Kühlwasser für die Kohlekraftwerke zu einer massiven Beeinträchtigung von Fischfauna und Zoobenthos führen. U.E. werden die kumulativen Auswirkungen in Ihrer Bedeutung bagatellisiert. (s. Tab. 3–13, Planänderungsunterlage Teil 5, Teil 1, S. 73/74.)

Als Mangel der vorliegenden Unterlagen ist festzuhalten, dass auf die Gefährdung durch Havarien des zunehmenden Schiffsverkehrs, bzw. wegen der zunehmende Größe der Schiffe nicht hingewiesen wird. Wir fordern einen Katastrophenschutzplan.

Zur Neufassung der FFH-VU

Wirkfaktoren – summationsbedingt (Seite 10):

Die Begrenzung kumulativer Wirkungen anderer Pläne und Programme auf solche, die bereits rechtsverbindlich sind bzw. zugelassen wurden, bleibt deutlich hinter den rechtlichen Anforderungen zurück, da hier keine derartige Begrenzung erfolgt. Einzubeziehen sind alle umweltrelevanten Projekte, die konkret geplant sind, insbesondere alle im Genehmigungsverfahren befindlichen, deren Realisierung möglicherweise (Umweltvorsorgegrundsatz) in den Zeitraum der Realisierung des geplanten Projektes Fahrwasservertiefung fällt.

Erhebliche Beeinträchtigungen gemäß § 34 BNatSchG bzw. Artikel 6 Abs. 3 FFH-RL:

Statt einer notwendigen sachgemäßen Begriffsdefinition erfolgen Einschränkungen der FFH-Gutachter, die die Gefahr einer – rechtlich nicht begründbaren – „Verwässerung“ bieten: „Erhebliche Beeinträchtigungen“...“sind erst dann auszuschließen, wenn ohne vernünftigen Zweifel die hinsichtlich der Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteile im Ergebnis der Summationsprognose in ihrem gegenwärtigen Erhaltungszustand verbleiben bzw. graduelle Verschlechterungen in einem tolerablen Rahmen bleiben“.

Was sind hier „graduelle Verschlechterungen“ und wer bestimmt, dass die Verschlechterungen „in einem tolerablen Rahmen bleiben“?

Zudem greift diese Bewertung der VT zu kurz, weil im Falle eines ungünstigen Erhaltungszustandes rechtlich vorgegeben ist, dass dieser durch geeignete Verbesserungsmaßnahmen wiederhergestellt werden sollte. Da dieses i. d. R. bereits durch „graduelle Verschlechterungen“ erschwert wird, sind auch solche scheinbar geringfügige Verschlechterungen keineswegs „tolerabel“, zumindest nicht gemäß rechtlicher Vorgaben. Deutlich wird dieses auch durch das Verschlechterungsverbot gemäß Artikel 6 Abs. 2 FFH-RL, das keinen Spielraum für angeblich tolerable Beeinträchtigungen zulässt.

Umgang mit Vorbelastungen (S. 11 u. 12):

Die von den VT vorangestellte Vorgehensweise gemäß FFH-VU im Bundesfernstraßenbau (BMVBW 2004, S. 51) „abgeschlossene Projekte, deren Auswirkungen sich im Ist-Zustand des Schutzgebietes widerspiegeln“... „als Vorbelastung“ behandelt werden, ist – wie im vorliegenden Fall – keineswegs sachgerecht.

Damit sind die notwendigen Unterhaltungsbaggerungen nicht nur als Vorbelastung (alle bisherigen), sondern auch als Zukunftsbelastung (alle zukünftig anfallenden) mit bei den kumulativen Projektwirkungen einzubeziehen. Das wurde jedoch in der FFH-VU versäumt, die auf Seite 12 der akt. FFH-VU im letzten Satz gemachten Schlussfolgerungen der VT sind somit nicht sachgerecht.

Der von den VT auf Seite 27 explizit herangezogene „Leitfaden zur FFH-Verträglichkeitsprüfung im Bundesfernstraßenbau“ des Bundesverkehrsministers aus 2004 ist wenig überzeugend, weil sechs Bewertungsstufen einer Beeinträchtigung unterschieden werden, die nicht sachgemäß nachvollziehbar sind.

Diese sechs Bewertungsstufen täuschen eine Scheingenauigkeit vor, die es ohne konkrete Kriterien nicht gibt. Wie soll man beispielsweise die letzten drei Bewertungsstufen konkret nachvollziehbar begründen? Welchen Sinn machen diese drei Stufen eines „hohen Beeinträchtigungsgrades“, bei dem hier einzig gefragten Prüfauftrag „erheblich“ oder nicht?

Diese Differenzierung suggeriert eine Scheingenauigkeit, die weder rechtlich geboten, noch fachlich sachgemäß zu erfüllen ist. Dagegen öffnet sie Missbrauchsmöglichkeiten wie im vorliegenden Fall, da sich die Bewertungsstufen nicht klaren Bewertungskriterien zuordnen lassen.

Datenbasis (S. 28)

Wie bereits im eingangs genannten Gutachten vom 30. April 2007 beispielhaft aufgezeigt wurde (siehe dort), ist die Datenbasis unzureichend, da lückenhaft bzw. veraltet. Dieses gilt für die abiotischen wie auch biotischen Schutzgüter der UVU wie auch der FFH-VU. Dieses Defizit konnte auch durch punktuelle Ergänzungen/Aktualisierungen nicht behoben werden.

Besonders schwerwiegend wirken sich hier die offensichtlich krassen Kenntnislücken bei den mit zu betrachtenden kumulativen Wirkungen anderer Pläne und Projekte aus, die auf den gleichen Untersuchungsraum wirken (können).

Wirkfaktoren (S. 30 ff.)

Hier fehlen nach wie vor notwendige qualitative und quantitative Angaben wie z. B. eine genaue flächen- und tiefenmäßige Darstellung der geplanten Vertiefungsbaggerungen, die entsprechend räumlich exakt zur Ermittlung der jeweiligen Betroffenheiten zuzuordnen ist. Die vorgelegten, viel zu grobmaßstäbigen Karten und Schnitte reichen hier nicht aus, um lokale Betroffenheiten ausreichend erkennen zu können. Zwar wurden mit der Planänderung die im letzten Jahr monierten, da bisher fehlenden Flächenangaben der Vertiefungsbereiche mit immerhin 2.793 Hektar angegeben, nicht jedoch der jeweilige Umfang der jeweils lokal geplanten Vertiefung. Beides hätte grafisch durch Einzelkarten mit hoher Auflösung, z. B. im Maßstab 1:5.000 dargelegt werden können, zumal das hierfür erforderliche 3-D-Modell existiert bzw. allenfalls geringfügig weiterentwickelt werden müsste. – Die in Tabelle 3–4 auf Seite 40 angegebenen Vertiefungsbereiche innerhalb von „Natura-2000“-Gebieten (insgesamt ca. 200 ha, gebietsbezogen bis zu max. 139 ha !) lassen erahnen, wie groß die Beeinträchtigungen möglicherweise sind. Zur Konkretisierung und für eine sachgemäße

Darstellung der vorhabensbezogenen Wirkfaktoren ist gemäß Stand des Wissens (3-D-Modell) ist eine solche 3-D-Darstellung mit hoher Auflösung unverzichtbar.

Der Umfang der gegenüber den heutigen Fahrwasserbereichen zusätzlich geplanten in Höhe von 737,3 ha zeigt die Dimension der geplanten Baumaßnahmen auf Kosten von bisher nicht unmittelbar durch Schiffsverkehr betroffenen Bereiche.

Neben den seitens der VT angegebenen 2.793 ha, die vertieft werden sollen, sollen 84,5 ha auf Spülfeldern auf Pagensand und Schwarztonnensand und 13,9 ha im Uferbereich von Wisch/Lühe aufgespült werden. Die nach wie vor auf 38,5 Mio. m³ geschätzten Sedimente aus den Vertiefungen sollen nun größtenteils auf 1.347,8 ha sog. „Unterwasserablagerungsstellen“ (UWA) untergebracht werden, was jeweils mit erheblichen ökologisch nachteiligen Folgen verbunden ist (s. Feldt, 30. April 2007), die durch die hier angezweifelte Lagestabilität wohl noch deutlich vergrößert werden. Hiervon sind mind. 6 Natura-2000-Gebiete zum Teil großflächig unmittelbar betroffen (vgl. hierzu auch die Stellungnahme des BfN vom 4. Mai 2007, des NLWKN v. 3. Mai 2007 und des LANU S.-H. vom 26. April 2008). – Durch Beibehaltung bzw. sogar Vergrößerung der UWA bleiben Kritik und Problemlage bestehen bzw. werden sogar noch vergrößert.

Wie bereits dargestellt, führen die Planänderungen in bestimmten Bereichen zur Vermeidung von Umweltbeeinträchtigungen, in anderen dagegen zu neuen – also insgesamt zu Problemverschiebungen. Wodurch die „Kapazität“ der „Umlagerungsstelle Neuer Luechtergrund“ ... „um 5 Mio. m³ auf nunmehr 7,5 Mio. m³ erhöht“ werden soll, ist nicht klar nachvollziehbar. Sollte das nur auf Grund der von ursprünglich geplanter Verklappungszeit („Umlagerung“) von 3 Monaten auf nun geplante 9 Monate erfolgen, so deutet das auf eine geringe Lagestabilität mit hoher Sedimentverdriftung in diesem Areal hin. Die damit verbundenen potenziellen Auswirkungen sind zu betrachten und in die Bewertungen einzubeziehen. Insbesondere die dort zur Verklappung vorgesehenen Schluffe können zu problematischen Auswirkungen in der Umgebung führen. Feinkörniger Schluff verdriftet viel großräumiger als Sand und kann auch die aquatische Lebensgemeinschaft stärker belasten, etwa durch eine Beeinträchtigung der Kiemen bei Fischen.

Zukünftige Unterhaltungsbaggerungen (S. 53–56)

Die Abschätzung zukünftiger Unterhaltungsbaggerungen und deren Bewertung erscheinen weder plausibel, noch sachgerecht. Das zeigen gerade auch die diesbezüglichen Prognosen zur letzten Elbvertiefung, die sich für den Bereich der Hamburger Delegationsstrecke als Fehleinschätzung entpuppt haben. Es ist nicht auszuschließen, dass sich Derartiges wiederholt, zumal die Erkenntnisse der VT ähnlich vage zu sein scheinen wie im letzten Planfeststellungsverfahren.

Vorhabensbezogene Wirkfaktoren (S. 56–58)

Die Darstellung des Wirkfaktors „Herstellung von Unterwasserablagerungsflächen“ hinsichtlich der Auswirkungen auf die Gewässersohle lediglich als „vorübergehende Flächeninanspruchnahme“ zu bezeichnen, erscheint angesichts von Art und Umfang der geplanten Strombauwerke, die größtenteils durch ortsfremde Materialien wie Steinschüttungen befestigt werden sollen, wenig sachgerecht. Sofern die Unterwasserablagerungsflächen und Strombauwerke nicht weggeschwemmt werden, handelt es sich nicht um eine vorübergehende, sondern um eine dauerhafte Flächeninanspruchnahme.

Ausbaubedingte Veränderungen der Hydrologie / Morphologie , des Stoffhaushalts sowie der schiffs-erzeugten Belastungen (S. 60):

Die Darstellung, dass „im Rahmen der Beweissicherung zur UVU der vorangegangenen Fahrrinnenanpassung »keine nachweisbare ausbaubedingte Wirkung« bezogen auf die Parameter »Pflanzen und Tiere« festgestellt werden“, verschweigt, dass dieses Ergebnis der Beweissicherung gemäß einer Konvention zur Beweissicherung lediglich besagt, dass die seinerzeit umweltbezogen prognostizierten Auswirkungen auf Pflanzen und Tiere nicht überschritten wurden. Somit sind aber sehr wohl signifikante, nachteilige Umweltauswirkungen eingetreten. Die zitierte Darstellung der VT auf Seite 60 der FFH-VU ist deshalb nicht sachgemäß und irreführend.

Vermeidungsmaßnahmen (S. 61, 62)

Obwohl ein Großteil der von den VT angeführten Vermeidungsmaßnahmen nur relativ vage formuliert und nur unverbindlich dargestellt wird, werden diese Maßnahmen zur Grundlage der FFH-Prognose gemacht. Das ist so lange nicht sachgerecht, wie die angesprochenen Maßnahmen nicht

- 1) verbindlich,
- 2) sachgerecht und vollumfänglich durchgeführt werden und
- 3) erfolgreich realisiert wurden.

Solange dieses nicht sichergestellt werden kann, ist aus Umweltvorsorgegründen vom worst case auszugehen.

Unklar bleibt, wie die angegebenen und sämtlich unverzichtbaren Bauzeitenrestriktionen später sichergestellt werden können. Da die VT hier im Falle von Verschiebungen im Bauzeitenplan ihr Vorhaben unter Umständen erst sehr viel später realisieren können, sind hier unabhängige Kontrollen und Nachweise erforderlich. Eine solche Unabhängigkeit können die heutigen Gutachter der VT aufgrund ihrer finanziellen Abhängigkeit nicht nachweisen. Aus Praktikabilitätsgründen und zur Sicherstellung eines ausreichenden Niveaus sollte hierfür ebenso wie für das notwendige Monitoring und Beweissicherungsverfahren unabhängiger Sachverständiger über das Bundesamt für Naturschutz eingesetzt und gemäß Verursacherprinzip kostenmäßig den VT auferlegt werden.

Zudem bleibt unklar, inwieweit dem auf Seite 65 der FFH-VU angesprochenem, „allgemeinen naturschutzrechtlichen Biotopschutz“ gemäß §26 HmbNatSchG, §34, Abs. 6 LNatSchG SH, §37 Abs. 3 u. 4 NNatSchG konkret nachgekommen wird.

Kompensationsmaßnahmen (S. 60)

Naturschutzrechtliche Kompensationsmaßnahmen sind dazu da, dass nach den vorhabensbezogenen Eingriffen keine erheblichen Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes zurückbleiben sollen. Dieses kann nur sichergestellt werden, wenn praktikable Kompensationsmaßnahmen nachgewiesen und bereits Bestandteil der Entscheidung über das Vorhaben sind. Die um Jahre verzögerten Entscheidungen und Realisierungen der Kompensationsmaßnahmen der letzten Vertiefung zeigen ebenso wie die schleppende und defizitäre Umsetzung notwendiger Kompensationsmaßnahmen der DASA-Erweiterung im Mühlenberger Loch, dass solch ein Aufschub notwendiger Kompensationsmaßnahmen sachlich und rechtlich problematisch ist. Deshalb sollte der jetzige LBP als Bestandteil dieses Verfahrens alle notwendigen Kompensationsmaßnahmen aus Vorsorgesicht im Sinne des worst Case der Eingriffswirkungen erstellt und im Zuge der Projektentscheidung angemessen berücksichtigt werden. – Einer Verschiebung kann auch zur Wahrung der Kohärenz (Maßnahmen) nicht zugestimmt werden.

Kompensationsmaßnahme gemäß Planunterlage (Teil 4) LBP (FFH-VU, S. 65)

Aus Naturschutzsicht kritisch zu sehen sind Kompensationsmaßnahmen, die wie die geplanten Baggerungen im Bereich der Schwarztonnensandrinne selbst bereits einen Eingriff im naturschutzrechtlichen Sinne darstellen. Das gilt auch für geplante, zur Aufrechterhaltung möglicherweise erforderliche Unterhaltungsmaßnahmen wie spätere Injektionsbaggerungen.

Summationsbedingte Wirkfaktoren (S. 68–85)

Es erfolgt eine nur unzureichende Berücksichtigung möglicher kumulativer Wirkungen durch andere Pläne und Projekte im Rahmen der FFH-VU.

Zudem kann bei der Betrachtung kumulativer Wirkungen der erfolgten Reduzierung einer Abschätzung möglicher Folgen auf den aquatischen Bereich nicht zugestimmt werden. Dieses klammert den Klimaschutz aus, was beispielsweise schon angesichts der Vielzahl geplanter bzw. in Bau befindlicher fossiler Großkraftwerke an der Elbe unsachgemäß ist. Die Folgen des Klimawandels sind auch an der Elbe spürbar, letztlich auch bei kumulativen Wirkungen der vielen großen und kleinen Projekte mit dem Vorhaben Elbvertiefung. Diese beschränken sich nicht auf den aquatischen Bereich, was insbesondere über Wechselwirkungen deutlich wird. – Nur ein Beispiel: Klimaforscher gehen mittlerweile vom einem Meeresspiegelanstieg von einem Meter bis zum Ende dieses

Jahrhunderts aus, d.h. rd. 10 cm pro Jahrzehnt. Selbst wenn die letzte Elbvertiefung, ebenso wie die jetzt geplante jeweils nur für wenige Zentimeter steigender Wasserstände verantwortlich ist, so können hier fatale kumulative Wirkungen, etwa durch Probleme beim Hochwasserschutz an Land, durch deutliche Veränderungen der Biotopstrukturen im aquatischen und terrestrischen Bereich wie auch der dort (heute) lebenden Flora und Fauna führen. Derzeitig werden allein in Deutschland etwa 30 fossile Großkraftwerke konkret geplant bzw. sind bereits im Bau, die mit einer noch viel höheren Zahl weltweit geplanter oder im Bau befindlicher Großkraftwerke zu kumulativen Wirkungen im Bereich der Tideelbe und ihrer Schutzgebiete führt. Da bei den EU-Schutzgebieten auch Einwirkungen von außen – auch kumulativ – mit zu betrachten sind, ist die in der FFH-VU erfolgte Betrachtung viel zu eingeschränkt, zumindest hinsichtlich der von den Planfeststellungsbehörden noch zu erstellenden FFH-VP.

Ein weiterer Fehler besteht darin, dass die VT die Betrachtung möglicher kumulativer Wirkungen an den Zeitpunkt eines erwarteten Planfeststellungsbeschlusses knüpfen. Die Historie dieses und vieler anderer Projekte macht deutlich, zu welchen Fehleinschätzungen es hier häufig kommt. Zudem ist hier nicht der Zeitpunkt des von den VT erhofften Planfeststellungsbeschlusses relevant, sondern der Zeitpunkt des Baubeginns und der Bauphase. Beides kann sich erheblich verzögern, wenn man von den kaum kalkulierbaren, jedoch bereits konkret angekündigten Klagen verschiedener Beteiligter oder auch möglichen Bauzeitenverschiebungen und projektbezogenen Bauzeitenbegrenzungen (s. o.) ausgeht. Somit sind Verzögerungen von 2 bis 5 Jahren durchaus möglich und als worst case der VT in die Betrachtung möglicher kumulativer Wirkungen einzubeziehen. Ansonsten könnte eine erneute Überarbeitung der Planunterlagen erforderlich werden.

Zudem beziehen sich mögliche und damit zu betrachtende Projektwirkungen nicht nur auf die Bau-, sondern auch auf die Betriebsphase. Dieses lässt die FFH-VU hier jedoch außer Acht.

Allen „geprüften“ Projekten wird ohne Begründung anschließend bescheinigt, dass sie zu keiner oder nur zu einer unerheblichen Beeinträchtigung von FFH- oder Vogelschutzgebieten führen (können). Das ist völlig unsachgemäß und bleibt (weit) unter einem Mindeststandard einer bei jedem umweltrelevanten Projekt gesetzlich gebotenen FFH- Erheblichkeitsprüfung zurück, die zu klären hat, ob eine FFH-Verträglichkeitsprüfung (VP) erforderlich ist oder nicht. In diesem Verfahren geht es jedoch im Rahmen der von den VT vorzulegenden FFH-VU um die Vorbereitung der behördlicherseits zu erstellenden FFH-VP. Die vorliegenden Bewertungen sind mangels substantieller Angaben nicht nachvollziehbar und auch nicht sachgerecht.

Nach den jeweiligen Projekt-„analysen“ von nur 1/3 bis ? Seite kommen die VT dann immer zum Ergebnis, dass keine erhebliche Beeinträchtigung von FFH- oder Vogelschutzgebieten und ihrer geschützten Bestandteile möglich sei. – Eine derartige Schlussfolgerung ist angesichts der äußerst dünnen und oberflächlichen Sachverhaltsdarstellung nicht nachvollziehbar. Angesichts der vielen projektbezogenen dargestellten Wirkfaktoren und denen der geplanten Elbvertiefung kann eine seriöse Abschätzung auf derartig oberflächlicher Grundlage aus Umweltvorsorgesicht (worst case) eigentlich nur zu der Schlussfolgerung gelangen, dass eine mögliche erhebliche Beeinträchtigung zumindest eines der vielen betroffenen EU-Schutzgebiete nicht auszuschließen ist. Die gegenläufige Behauptung der VT ist geradezu anmaßend und (gemäß vorliegender) Unterlagen ungerechtfertigt.

Trotz einschlägiger und auch publizierter Erkenntnisse von Fachinstitutionen wie der ARGE werden diese wesentlichen Einflussfaktoren einer Elbvertiefung jedoch als „theoretischer Wirkungszusammenhang“ bezeichnet und damit als reale Erkenntnis in Frage gestellt.

Hier wird deutlich, dass durch das Weglassens dieser, nicht zu leugnenden Einflüsse der bisherigen und weiterer Fahrwasservertiefungen bei den „wesentlichen Einflussparametern“ für den Sauerstoffhaushalt eine geradezu manipulative Verharmlosung bei zu erwartenden Auswirkungen einer weiteren Fahrwasservertiefung auf den Sauerstoffhaushalt vorgenommen wurde.

Dass diese Effekte – ebenso wie bei anderen Verursachern – der hydrologisch und ökologisch problematischen Sauerstoffdefizite hinsichtlich ihrer jeweiligen Höhe nicht „messbar“ sind, widerlegt nicht, dass projektbezogene kumulative Wirkungen (sowie die Wirkungen anderer Verursacher) möglich sind, die in die FFH-VU einzubeziehen sind. Die Entwicklung der letzten Jahre zeigt, dass es bei den Sauerstoffmangelerscheinungen um eine erhebliche Beeinträchtigung der betroffenen Bereiche, auch innerhalb von EU-Schutzgebieten, handelt und nachteilige Auswirkungen auf die hydrologische Lebensgemeinschaft wie die gemäß FFH-RL hier einzig untersuchten wertgebenden Fischarten nicht auszuschließen sind.

Warum die Neuaufstellung des Wärmelastplanes Elbe im Rahmen möglicher kumulativer Wirkungen nicht betrachtet werden soll – so die Aussage der VT auf Seite 85 der FFH-VU – ist weder nachvollziehbar, noch sachgemäß (s. die hier vorangestellte Problemlage). Der offizielle Entwurf des Wärmelastplans lag den Verbänden am 13.08.2008 vor, er soll noch im November 2008 von den Kabinetten verabschiedet werden.

Datenbasis (S. 105/106)

Auch wenn mittlerweile über die Planänderung in einigen Bereichen nachgebessert wurde, so bleiben noch zu viele Untersuchungslücken, die durch die von den VT vorgenommenen „Abschätzungen“ (vgl. z. B. S. 105) nicht ausreichend ersetzt werden, um zu den notwendigen, fundierten Ergebnissen zu kommen.

Prognosemethoden/Wissenschaftlicher Standard (S. 107)

Auch die Behauptung der VT dass „geeignete Methoden“ zur Anwendung gekommen seien, ist zumindest aus Umweltvorsorgesicht und der gebotenen Anwendung der relevanten Rechtsvorgaben (s. entspr. Guidelines und Rechtskommentare) zu bezweifeln. Mit diesem und vorangehendem Gutachten v. 30. April 2007 wurde anhand von Beispielen aufgezeigt, dass die „Methoden“ der VT nicht selten vorrangig dem Ziel dienen, die Umweltauswirkungen des Projektes in rechtlich kritischen Bereichen, die eine Projektrealisierung gefährden könn(t)en, als unerheblich darzustellen. Dass hier nahezu alle beteiligten Naturschutzfachleute zumeist anderer Auffassung sind, untermauert diese Zweifel.

Kenntnislücken/Prognoseunsicherheiten

Die Behauptung der VT, dass im Falle von Kenntnislücken und Prognoseunsicherheiten der worst case zur Anwendung gekommen sei, ist nachweislich falsch, wie die hierfür bereits angeführten Beispiele ebenso zeigen wie die nachfolgende Bewertung in der FFH-VU.

Gleiches zeigen auch folgende Beispiele:

- So wurden die Prognoseunsicherheiten hinsichtlich der zukünftig (nach Projektrealisierung) erforderlichen Unterhaltungsbaggermengen nur mit einem 10%igen Aufschlag als worst-case-Szenario bezeichnet. Die Erfahrungen mit der letzten Elbvertiefung zeigen, dass ein derartig geringer Aufschlag kein worst case ist, sondern eher eine optimistische Annahme der VT darstellt.
- Die BAW hat bei ihren Prognosen schon immer erklärt, ein „international anerkanntes Modellierungsverfahren“ angewendet zu haben. Dennoch hat es selbst in der jüngsten Vergangenheit erhebliche Fehlprognosen bis zum Faktor 1:4 (Prognose : real eingetretener worst case). Dem wurde hier nicht in Form eines entsprechenden worst case Rechnung getragen.

Berücksichtigung von Vorbelastungen in dieser FFH-VU (S. 110–113)

Ein großer Teil der genannten nachteiligen Veränderungen der Umwelt im Bereich der Tideelbe ist auf die bisherigen Projekte einer Fahrrinnenvertiefung zurückzuführen, wenn auch nicht ausschließlich. Jede weitere Elbvertiefung würde die negativen Auswirkungen verstärken. Welches Projekt und welche Elbvertiefung mit welchem Anteil an dieser Negativentwicklung beteiligt ist, lässt sich aufgrund der komplexen Wirkungszusammenhänge kaum quantifizieren. Unter dieser Prämisse sind Aussagen der VT, bestimmte Auswirkungen der letzten wie auch der geplanten Elbvertiefung seien „nicht messbar“ (Beispiel Sauerstoffmangel), diesem komplexen Wirkungsgefüge geschuldet und dürfen keinesfalls als unerhebliche Umweltauswirkung angesehen werden.

Wesentlich ist, dass (Aus)Wirkungen, die bereits vorher bestanden, als Vorbelastungen zu bewerten sind.

Ausbaubedingte Veränderungen (hydrologisch, hydromorphologisch, Sauerstoffhaushalt) (FFH-VU, S. 116–119)

Gemäß der „Summationskulisse“ der VT ist nach Realisierung der geplanten Fahrwasservertiefung im Bereich der Strom-km 640-630 mit einem Anstieg des mittleren Tidehoch-wassers (MThw) von maximal 4 cm und einem Absinken des mittleren Tideniedrigwassers (MTnw) von maximal 6 cm zu rechnen. Zudem seien „geringfügige Veränderungen der Salzgehaltsverhältnisse“...„nicht auf dieser Ebene auszuschließen“. Was in diesem Zusammenhang „geringfügige Veränderungen“ sind, bleibt offen. – Das ist nicht sachgerecht.

Die Schlussfolgerungen der VT, dieses führe „nicht zu mess- und beobachtbaren Veränderungen auf Lebensräume, Pflanzen und Tiere“ auf Seite 119 der FFH-VU, erscheint ebenfalls nicht sachgerecht.

(Wieder)Besiedlung von Abtragsflächen durch das Makrozoobenthos

Die hier von den VT getroffenen Annahmen werden bezweifelt, zumal die knappen Begründungen nicht plausibel erscheinen. Der Verursacher hat hier mehr vorzulegen als Mutmaßungen und optimistische Einschätzungen/Bewertungen, gerade weil er hier eigene Interessen verfolgt. Was der VT unter rascher Wiederbesiedlung versteht, lässt er offen.

Fahrrinnenverbreiterung bzw -Vertiefung zwischen Övelgönne und Lühekurve (FFH-VU, S. 120–121)

Hinsichtlich der geplanten Verbreiterung der Fahrrinne zwischen Hamburger Hafen und Störmündung, die allein 253 ha in Anspruch nehmen soll, räumt der VT zutreffend ein, dass dieses stärkere Auswirkungen auf das Benthos habe als die Fahrrinnenvertiefung.

Die Auswirkungen werden als lokal, langfristig und deutlich negativ gewertet. Die Verbreiterung der Fahrrinne ist als erhebliche Beeinträchtigung einzustufen. Nach den Maßstäben der UVU bewirkt die Verbreiterung eine erhebliche Beeinträchtigung der benthischen Lebensgemeinschaften“ (FFH-VU, S. 121).

Fahrrinnenverbreiterung bzw -Vertiefung zwischen Lühekurve und Störkurve (FFH-VU, S. 121–123)

„... die Verbreiterung der Fahrrinne ist somit als lokale, langfristige und deutlich negative und damit erhebliche Beeinträchtigung zu bewerten“ – so die Beurteilung.

Zudem wird auf Seite 22 der FFH-VU zutreffend darauf hingewiesen, dass es nach Abschluss der Baggerungen zum Abrutschen der Böschungen kommen wird. Art und Umfang hängen vom jeweiligen Sediment ab. Insgesamt wird ein Umfang von 117,3 ha prognostiziert.

Hiervon könnte ein Laichgebiet für die Finte, welches dort angenommen wird, negativ betroffen sein.

(Wieder)Besiedlung von Unterwasserablagerungsflächen, Übertiefenverfüllung und Umlagerungsstellen auf das Makrozoobenthos (FFH-VU, S. 124–126)

„Die baubedingten Auswirkungen auf die Benthoszönosen werden im Bereich der Ab- und Umlagerungsflächen sowie der Übertiefenverfüllung (nach Maßstäben der UVU) als mittlerräumige, mittelfristige und deshalb deutlich negative Auswirkungen gewertet“ (FFH-VU, S. 126). – Diese deutliche Negativbewertung lässt sich in der späteren Gesamtbewertung der FFH-VU nicht mehr wieder finden.

Auswirkungen der Ausbaggerungen auf Fische/Neunaugen (FFH-VU, S. 127)

Aufgrund der Anströmgeschwindigkeit von 6 m/Sek. beim Saugkopf von Hopperbaggern ist mit entsprechender Mortalitätsrate betroffener Fischlarven und Fische zu rechnen, da diese dem Sog nicht standhalten. Es ist kaum quantifizierbar (vgl. FFH-VU, S. 129), wie viele Fische rechtzeitig flüchten können oder dabei umkommen. Dieses dann wie in Tabelle 6.2 auf Seite 130 der FFH-VU im worst case der möglichen Betroffenheit von Fischen am Beispiel einiger weniger Arten als „subletale bis letale Schädigung einzelner Individuen“ zu bezeichnen, ist nicht sachgerecht und als Verharmlosung anzusehen.

Da sich Eier und Brut der Finte nach der Laichzeit aus Flachwasserzonen auch in Fahrwasserbereiche des Hauptstroms wandern, reicht eine Unterbrechung der Baggararbeiten mit Hopperbaggern während der Laichzeit nicht aus. Die Bewertung der Gutachter, es käme aufgrund eines relativ hohen Fintenbestandes in bestimmten Abschnitten der Tideelbe vorhabensbedingt nur zu einer „gering negativen Auswirkung“ ist nicht sachgemäß, weil der Fortbestand der Art in ausreichender Populationsgröße nicht allein Maßstab einer Erheblichkeitsbewertung gemäß Artikel 6 FFH-RL bzw. § 34 BNatSchG sind.

Schweinswal und Seehund (FFH-VU, S. 132)

Die Aussage, eine vorhabensbedingt zu erwartende erhöhte Trübung sei „für die Meeressäuger ohne Belang“, ist nicht sachgerecht. In ihrer Begründung verweisen die VT auf die ihrer Meinung nach hierdurch ungehinderte Fähigkeit, Beute zu ergreifen, was Ausdruck einer viel zu reduzierten Bewertung deutlich macht. Was ist mit weiteren potentiellen Auswirkungen wie z. B. Stress, Schwächung des Immunsystems, Erhöhung des Kollisionsrisikos, Änderungen im Sozialverhalten?

Die VT verstricken sich zudem in Widersprüche und Behauptungen, indem sie einerseits zugeben, „eine baubedingte Störzone sei für Schweinswale und Seehunde im Wasser nicht genau zu quantifizieren“ und dann anschließend behaupten, „sie liegt jedoch mit Sicherheit unter 100 m“ (FFH-VU, S. 132). Es folgen weitere Annahmen, die auf Mutmaßungen der VT basieren und eine angeblich geringe Störanfälligkeit beider schutzbedürftigen Meeressäuger gegenüber den geplanten Baumaßnahmen behaupten. – Diese Darstellungen der VT sind weder ausreichend, noch sachgerecht. Die für die geplanten Baumaßnahmen angesetzten Störradien von 600 m bzw. 1.000 m für Wurfplätze werden als zu gering angesehen, da die Baumaßnahmen nicht mit üblichen Fluchtdistanzen gleichgesetzt werden können und hier Vorsorgemaßstäbe bzw. der worst case anzuwenden sind.

Ähnlich vage, unvollständig und unsachgemäß werden in der FFH-VU anschließend auch die „Störzonen“ bei Fischen und Rundmäulern (S. 133) sowie bei Vögeln (S. 133) dargestellt.

Warum eine „vorhabensbedingte rein akustische Vergrämung“ bei den exemplarisch aufgeführten Brutvögeln „auszuschließen“ sei und demzufolge „eine entsprechende Störzone nicht in Ansatz“ zu bringen sei, wird nicht begründet und ist unsachgemäß. – Nach sehr lückenhafter Kurzanalyse einiger vorhabensbedingter, akustischer Störungen wird dann (im Widerspruch dazu) pauschal ein Störradius von 300 m angesetzt, allerdings nur für die Bereiche der Unterwasserablagerungsflächen Glameyer Stack, der Spülfelder Pagensand und Schwarztonnensand und der Ufervorspülung Wisch. Eine derartig eingeschränkte Betrachtung ist weder sachgerecht, noch rechtskonform.

Prognose vorhabensbedingter Auswirkungen auf Biotoptypen und LRT (FFH-VU, S. 135)

Nach mehrseitigen, abstrakt-theoretischen Abhandlungen, die zum Teil nicht nachvollziehbar sind, wird folgende Bewertung abgegeben: „Die Mehrzahl der mittels des Mediums Wasser übertragenen vorhabensbedingten Wirkungen ist jedoch ungeeignet, Auswirkungen auf die terrestrische Flora im Außendeichsland hervorzurufen, die Wirkreichweite endet (mit wenigen Ausnahmen) am Ufer bzw. im Bereich des MThw. Das zu beurteilende Vorhaben ist deshalb nur eingeschränkt geeignet, die terrestrische Flora zu beeinflussen“ (FFH-VU, S. 139). – Wie umstritten und wenig sachgemäß diese Bewertung ist, zeigt u. a. ein Vergleich mit der Auffassung des Gutachterteams der letzten Fahrrinnenanpassung, der hier mit dem gesamten dort zusammengestellten Kenntnisstand erfolgen sollte.

Bei den Darstellungen zu monokausalen Auswirkungen des MThw lassen die VT außer Acht, dass das Projekt einer weiteren Elbvertiefung komplexe Wirkungen erzeugt, die im Zuge möglicher kumulativer Wirkungen anderer Pläne und Vorhaben noch komplexer werden, so dass hier eine worst-case-Gesamtbetrachtung notwendig wäre. Das wurde jedoch versäumt bzw. ist hinsichtlich des pauschalen Fazits der FFH-VU nicht nachvollziehbar.

In diesem fragwürdigen Lichte sind auch die nachfolgenden Darstellungen der VT zu den möglichen vorhabensbedingten Auswirkungen auf Röhrichte, Seggen und Binsenrieder anzusehen. Der Bewertung möglicher Auswirkungen auf den Schierlingswasserfenchel der VT kann ebenfalls nicht gefolgt werden, wie ein Vergleich zu der Bewertung von UVU und FFH-VU im letzten Planfeststellungsverfahren zur letzten Elbvertiefung deutlich macht.

Fazit:

Die im Änderungsverfahren vorgelegte FFH-VU der Vorhabensträger (VT) ist äußerst lückenhaft, voller Widersprüche, in wesentlichen Aussagen nicht nachvollziehbar bzw. nicht sachgemäß. Sie genügt weder dem allgemein anerkannten wissenschaftlichen Kenntnisstand und anerkannter Gutachterpraxis, noch den umweltrechtlichen Anforderungen.

Die in den Stellungnahmen der Verbände vorgenommene Analyse der vom Antragsteller im Rahmen des Planfeststellungsantrags „Fahrrinnenanpassung Unter- und Außenelbe“ vorgelegten FFH-Verträglichkeitsuntersuchung (Kapitel F.1 der Antragsunterlagen) zeigt an exemplarischen Beispielen, dass

- die FFH-VU beträchtliche methodische Mängel aufweist,
- die FFH-VU Defizite hinsichtlich Umfang und Tiefe der Sachverhaltsermittlung beinhaltet
- in der FFH-VU allgemeine und rechtliche Grundsätze zur Beurteilung erheblicher Beeinträchtigungen von Natura 2000-Gebieten missachtet werden und
- die vorgelegte FFH-VU Mängel in der Datengrundlage aufweist.

Bei der Bewertung der Verträglichkeit lehnt sich die Gutachtergemeinschaft IBL & IMS darüber an Bewertungsmaßstäbe und Erheblichkeitsschwellen an, die weder fachlich noch rechtlich maßgeblich sind.

Teil 7: Allgemeinverständliche Zusammenfassung

Die von den VT zu den voraussichtlichen bzw. potenziellen umweltbezogenen Auswirkungen durch Realisierung des geplanten Vorhabens vorgelegte etwa 30-seitige „Allgemein verständliche Zusammenfassung“ ist lückenhaft, hinsichtlich wesentlicher Aussagen wie z. B. entscheidungserheblicher Bewertungen nicht ausreichend nachvollziehbar oder gar fehlerhaft. Den Vorgaben aus § 6 UVPG wird damit nicht genügt.

Beispiel für falsche Bewertung (zum Schutzgut Tiere): „Da sich ein größerer Teil des Mauserbestandes als bisher angenommen im Bereich der Medemrinne aufhält, wurde die Herstellung der Unterwasserablagerungsfläche Medemrinne Ost sowie die Umlagerung im Medembogen während der Mauserzeit als erheblich negativ bewertet“ (in der ursprünglichen Unterlage: unerheblich negativ).

„Abschließend“ stellen die VT fest, „dass sich aus den neuen Informationen zu den natürlichen Lebensgemeinschaften im Untersuchungsgebiet keine veränderte Bewertung der ökologischen Wirkung der Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe ergibt“.

Diese Bewertung der VT steht u. a. auch im Widerspruch zu vorausgegangenen Ausführungen der Seiten 15–17, wo jeweils erhebliche Auswirkungen bzw. Beeinträchtigungen von Schutzgütern eingeräumt werden, die – wenn nicht einzeln –, so doch zumindest insgesamt als erhebliche/r Bestandteil/e von Natura-2000-Schutzgebieten anzusehen sind.

Die unter Bezugnahme auf die ursprüngliche Unterlage B1 (Bedarfsbegründung) auf Seite 2 festgestellte fehlende Erforderlichkeit einer „Alternativenprüfung im Rahmen der Umweltverträglichkeitsuntersuchung“ ist nicht sachgerecht, zumal damit das Vermeidungs- und Minimierungspotential von nachteiligen Auswirkungen auf die Umwelt nicht angemessen untersucht wurde, so wie das aufgrund umweltrechtlicher Vorgaben notwendig ist. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird hier auf das eingangs genannte Gutachten von v. 30. April 2007, aber auch auf die den Planfeststellungsbehörden vorliegenden Stellungnahmen der beteiligten Umweltorganisationen BUND, DNR und WWF sowie die fachbehördlichen Stellungnahmen aus Schleswig-Holstein, Niedersachsen und des Bundesamtes für Naturschutz (BfN) verwiesen. Die Notwendigkeit einer Alternativenprüfung ergibt sich demnach insbesondere aus den potentiell erheblichen Beeinträchtigungen von Natura-2000-Gebieten der EU.

Schleswig-Holstein

In der Planänderungsunterlage Teil 5, Teil 1, S.106 werden „räumliche Kenntnislücken“ hinsichtlich des Vorkommens von Brutvögeln u. a. im Vorland von St. Margarethen angesprochen. Hierzu Folgendes: Seit 1999 wird von Harold Ingwersen (NABU Itzehoe) ein Brutvogelmonitoring durchgeführt. Die Ergebnisse liegen der UNB Kreis Steinburg vor. Beispielhaft einige Daten: Wachtelkönig: zwischen 2002 und 2008 6–20 männliche Rufer, auch in Ufernähe, Blaukehlchen: 25 Brutreviere, Schafstelze: 20 Brutreviere, etc. Wegen des trockenen Frühjahrs in 2007 und 2008 sind allerdings die Brutpaarzahlen der Limikolen zurückgegangen. Das kann sich im nächsten Jahr wieder ganz anders darstellen.

Im LBP der Planänderungsunterlage, S. 52 wird eine erhebliche Beeinträchtigung von Brutvögeln durch die Errichtung von UWA's St. Margarethen, Scheelenkullen und Brokdorf verneint, mit der Begründung die Auswirkung des Baulärms betreffe nur einen 30 m breiten Uferstreifen. (Im Gegensatz zur UVU) Dabei wird die Beeinträchtigung von Schilfbrütern nicht berücksichtigt. Für Schilfbrüter (z.B. Blaukehlchen, Teichrohrsänger, Rohrammer) ist die akustische Kommunikation zur Paarungszeit von entscheidender Bedeutung! Eine Errichtung der UWA's während der Brutzeit ist abzulehnen. Für die Behauptung, dass der Wachtelkönig nicht betroffen sei, fehlt ein Beweis!, insbesondere weil die Bauarbeiten auch nachts vorstatten gehen. Abgesehen davon können die Untersuchungsergebnisse der Studie „Vögel und Verkehrslärm“ von Garniel et al. nicht ohne weiteres auf Baulärm übertragen werden.

Auch die Beeinträchtigung von Rastvögeln (z. B. Nonnengans) durch den Bau der UWA Brokdorf, Scheelenkullen, St. Margarethen und die Übertiefenverfüllung St. Margarethen wird als unerheblich eingestuft, u. a. mit der Begründung, die Tiere seien an vorbeifahrende Schiffe gewöhnt. (s. Unterlage, Planänderung, Teil 5, Teil 3a). Das Argument ist nicht stichhaltig, denn die Fahrrinnenmitte liegt ca . 850 m vom Ufer entfernt, also außerhalb der Fluchtdistanz von 500 m.

Laut Planänderungsunterlage Teil 7, 2.2, S. 15 umfassen die nach Berücksichtigung sämtlicher Vermeidungs -und Minderungsmaßnahmen verbleibenden erheblichen Beeinträchtigungen eine Fläche von insgesamt 1541,5 ha. Diese sollen auf einer Fläche von mindestens 600 ha ausgeglichen, bzw. ersetzt werden. Insgesamt jedoch umfassen die Abtragungsflächen 2918 ha, davon 305,1 ha Erstbaggerungsflächen (s. S. 18 LBP, Planänderungsunterlage) und die durch UWA's in Anspruch genommenen Flächen 1347,8 ha! (s. S. 38, LBP). Dazu kommen die Flächen der Ufervorspülung Wisch und der Spülfelder auf Pagensand und Schwarztonnensand, insgesamt 98,4 ha. Es wird also auf einer Fläche von insgesamt 1751,1 ha aquatische und terrestrische Fauna vernichtet bzw. erheblich beeinträchtigt. Demnach ist zumindest ein Ausgleich 1:1 für diese Fläche zu fordern. Ob die im LBP errechnete Ausgleichsfläche/Ersatzfläche von 600 ha in den ausgewiesenen Suchräumen zu verwirklichen ist, erscheint fraglich, denn unter den Suchräumen (LBP, S.233) finden sich etliche Vorländereien (Stör, Krückau), die evtl. wegen der Dioxinproblematik nicht geeignet sind (Beweidung?). Es darf bezweifelt werden, dass Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zeitnah, wie vom Gesetzgeber gefordert, umgesetzt werden können? (Vgl. LBP, S. 230)

Die Einwohner der Stadt Glückstadt sind durch die Auswirkungen einer weiteren Elbvertiefung unmittelbar betroffen, und zwar durch die Gefahr eines Deichbruches infolge der zunehmenden Belastung der Deiche durch die Vertiefung. Wegen der prognostizierten Zunahme der Schiffsbewegungen und der Größenzunahme der Schiffe sind außerdem Unglücksfälle vorprogrammiert, besonders fatal, wenn es sich um Gefahrguttransporte handeln würde).

Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer

Naturpark Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer und angrenzende Küstengebiete

Es liegen verbindliche Erhaltungsziele vor, die für die Erheblichkeitsbewertung herangezogen werden. Als vorrangiges Ziel gilt, einen möglichst ungestörten Ablauf der Naturvorgänge zu gewährleisten. Hierbei werden im einzelnen genannt:

- Erhaltung der natürlichen geomorphologischen Dynamik,
- der weitgehend natürlichen hydrophysikalischen Verhältnisse und Prozesse,
- der weitgehend natürlichen Sediment- und Strömungsverhältnisse im Küstenbereich,
- der Biotopkomplexe sowie der lebensraumtypischen Strukturen und Funktionen,
- einer möglichst hohen Wasserqualität sowie
- von weitgehend unbeeinträchtigten Bereichen

Dass der Ablauf der Naturvorgänge durch die Ablagerung bzw. Verklappung von nunmehr (erhöht auf) ca. 34 Millionen m³ Baggergut – unter möglicher Verwendung technischer Hilfsmittel wie etwa Geotextilien und Steinschüttungen – im Bereich der Elbmündung massiv gestört wird, darf nicht verharmlost werden.

In der Unter- und Außenelbe, für die auch das nach der Wasserrahmenrichtlinie geltende europäische naturnahe Entwicklungsziel gilt, sind Maßnahmen, die auch noch gezielt gegen die Naturdynamik gerichtet sind, in keinem Falle Maßnahmen für den Naturschutz. Ihre Auswirkungen sind, auch wenn sie im Einzelfall einem selektiven Naturschutzziel entsprechen mögen, als Eingriff in die Natur zu werten und deshalb gegen alle Schutzziele und Schutzzwecke gerichtet und also verboten. Die Verträglichkeitsprüfung muss mit richtigen Bewertungsgrundsätzen komplett neu durchgeführt werden.

In diesem Zusammenhang verweisen wir auf die Stellungnahme des Landesamtes für den Nationalpark Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer vom 17. 4. 2007. Hier werden Befürchtungen geäußert dahingehend, dass bei Durchführung der vorgesehenen Unterwasserablagerungen und Umlagerungen

- die maximale Elbstromgeschwindigkeit sich so stark erhöht, dass es zu einer Verdoppelung der Sedimenttransportkapazität kommen kann,
- wegen eines erhöhten Schwebstofftransportes mit einer Verdriftung in die nahe gelegenen Watten und damit einer zunehmenden Sedimentation auf den Wattflächen gerechnet werden muss, wenn nicht zusätzliche Sicherungsmaßnahmen vorgenommen werden.

Die gutachterliche Einschätzung, dass es zu lediglich unerheblichen negativen Auswirkungen komme, wird an dieser Stelle bezweifelt. Auf Grund der massiven Eingriffe im subaquatischen Bereich mit mehrjähriger Bauzeit und kompletter Veränderung der Sedimentstruktur sei diese Bewertung nicht nachvollziehbar. Gerade im Bereich der direkt an die UWA angrenzenden Wattflächen werden Auswirkungen spürbar sein.

Im Fazit des Landesamtes, dem wir uns anschließen, wird gesagt, dass

- bezüglich der Interpretation des Erhaltungszustandes, der Erhaltungsziele und des Bezugsraumes falsche Grundannahmen getroffen wurden,
- alle Bewertungen auf der Annahme beruhen, dass es lediglich zu geringen Verdriftungen von als »neutral« eingestuften Sedimenten kommt, die im Rahmen der Baumaßnahme umgelagert bzw. eingebaut werden,
- nicht zugestimmt werden kann der Beurteilung, dass alle Eingriffe im Ästuarbereich als neutral bis schwach negativ, jedoch nie erheblich in ihren Auswirkungen auf den Nationalpark und alle anderen angrenzenden Natura 2000-Gebiete einzustufen seien,
- der Nationalpark in seiner Eigenschaft als FFH- und Vogelschutzgebiet erheblich beeinträchtigt werde, da dem Erhaltungsziel der ungestörten Dynamik mit den strombaulichen Maßnahmen entgegenwirkt werde und dass
- die FFH-Prüfung grundlegend zu überarbeiten sei.

Zur Verträglichkeitsuntersuchung für das BSG „Ramsar-Gebiet S-H Wattenmeer und angrenzende Küstengebiete“ (DE 0916-491)

Auswirkungsprognose

Direkt an die Schutzgebietsgrenze des Europäischen Vogelschutzgebiets angrenzend sind die Vorhabensbestandteile „UWA Medemrinne Ost“ und „UWA Neufelder Sand“ geplant, auch die Auswirkungen der UL Neuer Luechtergrund wirken in das Gebiet hinein. Die vorhabensbedingten Auswirkungen führen zu einem prognostizierten mittelfristigen mittelräumigen Verlust von Mauserhabitat für mausernde Enten (Brandgänse und Eiderenten) sowie von Nahrungshabitaten für die übrigen Gastvögel. Eine quantitative Angabe der betroffenen Fläche geben die Gutachter in der Planänderungsunterlage nicht an, in der ursprünglichen Unterlage war von 2200 ha die Rede. Diese Flächengröße dürfte sich nicht nach unten, sondern durch die Erhöhung der Menge auf der UL Neuer Luechtegrund eher vergrößert haben.

Bewertung der Gutachtergemeinschaft

Die Gutachtergemeinschaft kommt zu dem Ergebnis, dass hinsichtlich mausernder Brandgänse und Eiderenten negative vorhabensbedingte Auswirkungen auf maßgebliche Bestandteile/Erhaltungsziele auftreten (siehe Planänderungsunterlage, Teil 3a, S. 30).

In weiteren Schlussfolgerungen führen die Gutachter dann aber wieder stereotyp aus, dass die Auswirkungen von ihrer Art, ihrer zeitlichen und räumlichen Dimension her tolerabel seien und das Gebiet als solches nicht erheblich beeinträchtigt werde. Die Verkleinerung des Mauserhabitats der Brandgans sei nur temporär und unerheblich. Die Nahrungsgäste könnten ihre Rastplätze verlagern (vgl. Planänderungsunterlage, Teil 3a, S.30f.).

Kritik

Die angeführten Begründungen stellen keine tragfähige Argumentation für das Nichtüberschreiten der Erheblichkeitsschwelle und damit für die Verträglichkeit des Vorhabens „Anpassung der Fahrrinne von Unter- und Außenelbe“ dar.

Wenn die Gutachtergemeinschaft die Maßstäbe für die Verträglichkeit gemäß § 34 Abs. 1 BNatSchG aus dem Gesetz zum Schutz des schleswig-holsteinischen Wattenmeeres (Nationalparkgesetz – NPG) entnommen hätte, so hätte sie zu einer anderen Bewertung kommen müssen.

Fachgerechte Bewertung

Das Gesetz zum Schutz des Schleswig-Holsteinischen Wattenmeeres (Nationalparkgesetz – NPG) enthält in den Schutzbestimmungen des § 5 Abs. 1 NPG ein Störungsverbot. Der mittelfristige Verlust von 2200 ha Mauserhabitat durch die durch die Baumaßnahmen hervorgerufenen Störungen der Vögel ist gemäß NPG verboten. Für eine auslegende fachliche Beurteilung, wie sie IBL & IMS vorgenommen hat, besteht daher kein Raum mehr.

Anhand des Bewertungsmaßstabs der Schutzbestimmungen des NPG führt die geplante Herstellung der Unterwasserablagerungsflächen „Neufelder Sand“ im Zusammenwirken mit der UWA „Medemrinne Ost“ und der UL Neuer Luechtegrund zu einer erheblichen Beeinträchtigung des Gebietes „Ramsar-Gebiet S-H-Wattenmeer und angrenzende Küstengebiete“ in seinen für den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen.

Konsequenzen für das Planfeststellungsverfahren:

Zur Beseitigung des Klärungsbedarfs sollten die VT durch Aufforderung der Planfeststellungsbehörde/n (gem. §§ 24-26 VwVfG) baldmöglichst über entsprechende Planergänzung/en ausreichend konkrete und sachgemäße Angaben vorlegen, die hinsichtlich der getätigten Aussagen schlüssig und nachvollziehbar sind.

Wir verweisen auf die Stellungnahmen des LNV/AG-29 in Schleswig-Holstein zu den vorangegangenen Elbvertiefungen hin, deren grundsätzliche Aussagen auch hier nach wie vor zutreffend sind.

Im übrigen machen wir uns auch die Einwendungen des LNV/AG-29 in Schl.-Holst. vom Nov. 2008 und der anderen Naturschutzverbände NABU Schleswig-Holstein vom Nov. 2008, des BUND Niedersachsen vom Nov. 2008, des BUND Hamburg vom Nov. 2008 und des WWF Hamburg vom Nov. 2008 zu Eigen.

Wir behalten uns vor, zu einem späteren Zeitpunkt weiteres zu ergänzen.

Mit freundlichen Grüßen

i. A. Ulrich Seibt

