



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

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

Kiel, den 3. Mai 2007

Betr.:

**Planfeststellungsverfahren für die Fahrrinnenanpassung  
von Unter- und Außenelbe für 14,5 m tiefgehende Containerschiffe**

*Sehr geehrte Damen und Herren,*

*der BUND Schleswig-Holstein erhebt in den Planfeststellungsverfahren zur Fahrrinnenanpassung der Tideelbe (»Bundesstrecke« und »Delegationsstrecke«) für 14,5 m tiefgehende Containerschiffe und den Antrag auf vorgezogene Teilbaumaßnahmen die nachfolgenden Einwendungen und beantragt den Antrag auf vorgezogene Teilmaßnahmen abzuweisen  
(Schr. vom 9. 2. 2007, AZ 231.2-PB Elbe 14/1-165/06)*

Die Planung wird vom BUND abgelehnt, da das beantragte Vorhaben erhebliche und nachhaltige Eingriffe verursacht, das Ökosystem Tideelbe massiv schädigt und zu einer verstärkten Unterhaltungsbaggerung führen wird. Besonders kritisieren die Verbände:

- *Es wurde keine Alternativenprüfung in Sinne eines Norddeutschen Hafenkonzeptes durchgeführt.*
- *Der Bedarf für die geplante Elbvertiefung ist nicht nachgewiesen.*
- *Bereits heute wird der Hamburger Hafen regelmäßig von Containerschiffen mit über 9.000 TEU angelaufen, und selbst die heute möglichen Tiefgänge werden nur selten ausgenutzt.*
- *Die Nutzen-Kosten-Untersuchung, auf deren Aussagen die Finanzierung der ca. 350 Mio. Euro teuren Elbvertiefung in den Investitionsrahmenplan der Bundesregierung aufgenommen wurde, ist veraltet und methodisch falsch.*
- *Die verwendeten Datengrundlagen für die Verträglichkeitsprüfungen entsprechen nicht den jüngst vom Bundesverwaltungsgericht formulierten Anforderungen, wonach die besten einschlägigen wissenschaftlichen Erkenntnisse heranzuziehen sind.*
- *Insbesondere die FFH-Verträglichkeitsprüfung verharmlost und verschleiert die mit Abstand größte Baggertätigkeit in der Tideelbe seit 30 Jahren.*
- *Unterwasserbauwerke, die die vierfache Fläche der Außenalster mit massiven Steinschüttungen als Begrenzung umfassen, werden mitten in einem FFH-Schutzgebiet errichtet und nicht als Eingriff bewertet.*
- *Die Brackwasserzone verlagert sich stromaufwärts.*
- *Die Zerstörung und Beeinträchtigung von Lebensräumen und Arten von nationaler und internationaler Bedeutung reicht bis in den Nationalpark Wattenmeer hinein.*
- *Die Eingriffe im Rahmen der letzten Elbvertiefung wurden bisher nicht vollständig kompensiert. Der vorgesehene Ausgleich wird durch die Überlagerung mit neuen Eingriffen zum Teil ausgeschlossen. Die Planung weist zudem durchgreifende Verfahrensfehler auf und ist materiellrechtlich nicht genehmigungsfähig. Abgelehnt wird auch das Ansinnen, Teilmaßnahmen vorzuziehen.*

Zu den vorliegenden Planunterlagen nehmen wir im Einzelnen wie folgt Stellung:

## 1. Verfahrensrechtliche Würdigung

### **Einwendungsfrist**

- Die Planfeststellungsunterlagen weisen einerseits einen zu großen, andererseits einen zu geringen Umfang auf:
- Die Planfeststellungsunterlagen sind in der vorgegebenen engen Frist, die zudem mit Präklusion bewehrt ist, aus Sicht des ehrenamtlichen Naturschutzes aufgrund der Komplexität und des Umfangs der Unterlagen nicht zu bearbeiten. Die Präklusionsfrist ist in diesem konkreten Falle verfassungswidrig. Zu dem von der Verwaltung zu beachtenden Vorrang des Gesetzes gehört auch, dass auf Verfassungsrecht zurückzugreifen ist, wenn das einfache Gesetz der Verfassung widerspricht, um eine offene, faire und angemessene Verbandsbeteiligung mit dem Ziel des konstruktiven Dialoges zu gewährleisten.
- Hinzu kommt, dass trotz ihres Umfanges die ausgelegten Unterlagen nicht hinreichend aussagefähig sind. Die Nachvollziehbarkeit und Plausibilität der Unterlagen ist durch Querverweise und zahlreiche Wiederholungen erheblich erschwert. Die Planfeststellungsunterlagen nehmen vielfach Bezug nicht nur auf veröffentlichtes Schrifttum, sondern auch auf unveröffentlichte Gutachten, deren Kenntnis nach Auffassung der Einwender im Sinne einer Prüffähigkeit der ausgelegten Unterlagen zwingend erforderlich ist. Mit Schreiben vom 5. April 2007 hat die AG-29 weitere Informationen (Auskünfte und Unterlagen) erbeten und sich vorbehalten, weitere Informationen nachzufragen.
- Mit Schreiben vom 12. April 2007 hat die WSD Nord die Erteilung dieser Informationen verweigert und sich einer solchen Vorgehensweise auch grundsätzlich entgegengestellt. Diese Verweigerung wird von den Einwendern als Verstoß gegen spezifisches Beteiligungsrecht der Verbände (Zugang zu Sachverständigengutachten) sowie als Verstoß gegen den verwaltungsverfahrensrechtlichen Beratungsgrundsatz und mithin insgesamt als wesentlicher Verfahrensfehler gerügt.
- Die Ausführungen im Schreiben der AG-29, betreffend die Inkohärenz und den zu großen Umfang der Literaturverzeichnisse, werden hier herangezogen.

### **Zuständige Behörde**

- Für die Durchführung des Anhörungsverfahrens ist die Anhörungsbehörde zuständig (§ 14a Nr. 1 WaStrG, § 73 Abs. 1 VwVfG). Die Bekanntmachung verweist fehlerhafter Weise auf die Planfeststellungsbehörde. Auch wenn wie im Falle der WSD Planfeststellungsbehörde und Anhörungsbehörde identisch sein können (§ 14 Abs. 1 WaStrG), so indiziert die Bekanntmachung gleichwohl falsche Behördenzuständigkeiten, mit der Folge, dass die entsprechenden Verfahrenshandlungen nichtig sind (§ 44 VwVfG).
- Die Planung verstößt auch gegen das § 78 VwVfG zu entnehmende Gebot integrierter Planung. Bei dem Zusammentreffen mehrerer Vorhaben, für die nur eine einheitliche Entscheidung möglich ist (dies ist hier offenkundig der Fall), findet hiernach auch nur ein Planfeststellungsverfahren statt. Tatsächlich ist der Bekanntmachung aber zu entnehmen, dass zwei Planfeststellungsverfahren stattfinden. Hieraus ergibt sich verfahrensmäßig zunächst, dass von den zu erwartenden zwei Planfeststellungsbeschlüssen denknotwendig einer außerhalb der gesetzlichen Zuständigkeitszuweisung erfolgt und mithin nach § 44 VwVfG nichtig ist. Im übrigen kann die nach materiellem Recht gebotene umfassende Konfliktbewältigung so nicht gelingen.

### **Rechtsgrundlagen**

- Die Planfeststellungsanträge in der Unterlage A nennen die Rechtsgrundlagen für die ggf. zu erlassenden Planfeststellungsbeschlüsse nicht. Dies ist misslich und führt, wie schon das vorangehende zeigt, zu wesentlichen Fehlern im Verfahren.
- Vermutet man zunächst, dass es vorliegend um Planfeststellungen nach § 14 WaStrG gehen soll, ist zunächst ein Verweis auf § 12 Abs. 1 WaStrG geboten, wonach der Ausbau von Bundeswasserstraßen eine Hoheitsaufgabe des Bundes darstellt. Eine Trägerschaft der HPA kommt hiernach nicht in Betracht. Ein Hinweis auf § 3 Abs. 1 Nr. 1 lit c HPAG wäre verfehlt. Die dort angezogenen Wasserstraßenverträge regeln maßgeblich die Vermögensverhältnisse an den Wasserstraßen des ehemaligen Deutschen Reiches, nicht aber die Übertragung planungsrechtlicher Befugnisse.
- In Betracht käme insoweit allenfalls der Nachtrag zu dem Gesetz über den Staatsvertrag betreffend den Übergang der Wasserstraßen von den Ländern auf das Reich (Anhang zum Gesetz über die vermögensrechtlichen Verhältnisse der Bundeswasserstraßen), dort der Zusatzvertrag mit Hamburg, zu §§ 11 und 12, Ziffer 1:
  - "Das Reich überträgt die Verwaltung und Unterhaltung des Elblaufs von Ortkathen durch die Norderelbe und die Unterelbe bis zu Blankenese gegenüber der geplanten Einmündung der Süderelbe, und zwar einschließlich der in der Unterelbe vor den preußischen Ufern gelegenen Wasserflächen sowie des im hamburgischen Stadtgebiet gelegenen Teiles des Reiherstiegs auf das Land Hamburg. "
  - Vorliegend geht es nicht um Verwaltung oder Unterhaltung, sondern um einen Ausbau, so dass die aus der herangezogenen Vereinbarung allenfalls heraus zu lesenden planungsrechtlichen Befugnisse die Planfeststellung für die so genannte Delegationsstrecke gerade nicht mit umfassen.
  - Auch vermögensrechtlich gehört die Bundeswasserstraße Elbe nach dem genannten Zusatzvertrag weitestgehend dem Bund als Rechtsnachfolger des untergegangenen Reiches und nicht Hamburg. Ausgeschlossen von der Vermögensübertragung auf das Reich sind nämlich nur:
    - Zu § 1, Ziffer 1:
      - a) die zu den hamburgischen Häfen gehörenden, in der auf das Reich übergehenden Wasserstraßen befindlichen Anlagen und Einrichtungen;
      - b) die Bauwerften, Bagger und ähnliche Anlagen und Geräte dieser Wasserstraße, welche für die Verwaltung der Hamburgischen Häfen und der vom Reich in hamburgische Verwaltung zurückübertragenen Elbstrecke erforderlich sind. "
    - Damit kommt vermögensrechtlich eine Trägerschaft der HPA für den Bereich der jetzigen Bundeswasserstraße gerade nicht in Betracht.
    - Eine Bundesplanung (geht man weiter nach Wasserstraßenrecht) nach § 13 Abs. 1 WaStrG ist nicht ersichtlich, sie wäre aber Voraussetzung der Planfeststellung. Die auf B1, S. 4 angesprochene Planung ist eine solche des Landes Hamburg und deshalb gerade keine Bundesplanung.
    - Es ist im übrigen keinesfalls naheliegend, jedenfalls nicht zwingend, dass die Planfeststellung nach Wasserstraßenrecht erfolgen sollte. In Betracht käme wegen der großen Menge zu deponierenden Baggergutes, das teilweise auch erheblich schadstoffbelastet ist, eine abfallrechtliche Planfeststellung. Ebenso wäre eine bergrechtliche Planfeststellung alles andere als fernliegend. Die

materiellen Anforderungen dieses Rechtsregimes sind jedenfalls zu beachten (was aber nicht geschieht). Nicht nur deshalb, weil alle diese Institute in ihren tatbestandlichen Voraussetzungen und Rechtsfolgen durchaus nicht identisch sind, sondern vor allem, weil vorliegend ein Beginn der Maßnahme vor Erteilung der Planfeststellungsbeschlüsse ("vorgezogene Maßnahmen") angestrebt ist, wäre das Rechtsregime, nachdem genehmigt werden soll, vorab zu klären. So wie die Planung sich derzeit darstellt, sieht es aus, als käme es den beteiligten Stellen auf das anzuwendende Recht schlicht nicht an.

– Die Allzuständigkeit der im Verfahren tätigen Behörden (gleichzeitig Träger, Anhörungsbehörde, Planfeststellungsbehörde) führt dazu, dass eine angemessene Prüfung der Planfeststellungsunterlagen nicht erreicht wird.

## 2. Vorgezogene Teilmaßnahmen

– Als Verstoß gegen Verfahrensrecht kann auch die Tatsache eingeordnet werden, dass gewisse Teilmaßnahmen vorgezogen werden sollen. Denn die Durchführung dieser Maßnahmen würde dazu führen, dass ein wesentlicher Teil der eigentlich beantragten Maßnahme bereits durchgeführt wäre und insoweit das Bescheidungsinteresse entfielen.

– Sowohl der vorzeitige Beginn nach § 33 KrW-AbfG als auch die vorläufige Anordnung nach § 14 Abs. 2 WaStrG setzen insbesondere die Möglichkeit der Wiederherstellung des früheren Zustandes voraus. Da dieses Tatbestandsmerkmal nicht erfüllt werden kann, sind weder vorzeitiger Beginn noch eine vorläufige Anordnung zulässig.

– Der auf die vorgezogenen Teilmaßnahmen bezogene Antrag wird damit begründet, dass dies eine frühere Fertigstellung der Gesamtmaßnahme um circa vier bis fünf Monate ermöglichen würde (B3, EB S 7).

– Derartige begründet nicht in dem nach § 14 Abs. 2 WaStrG geforderten Nachweis bis auf die Eilbedürftigkeit bezogenen besonderen Wohls der Allgemeinheit, sondern nur, dass die jeweiligen Vorhabensträger nicht rechtzeitig geplant haben. Die Durchführung der vorgezogenen Teilmaßnahmen würde eine Bindungswirkung für die "Hauptmaßnahme" haben dergestalt, dass letztlich von einem planungsrechtlichen (verbotenen) fait accompli gesprochen werden müsste.

– Konkret handelt es sich um Maßnahmen, die zur Verfüllung der Medemrinne Ost gehören und mithin in einem europäisch geschützten Gebiet belegen sind.

– Die spezifischen Auswirkungen auf die Erhaltungsziele des Gebietes sind hier nicht geprüft. Die vorläufige Anordnung, erginge sie auf der Grundlage dieser Unterlagen allein, wäre deshalb gesetzeswidrig und könnte deshalb nicht dem Wohl der Allgemeinheit dienen.

– Abfallrechtlich setzt die Zulassung vorzeitigen Beginns über die Anforderungen der § 14 Abs. 2 WaStrG voraus, dass in der Hauptsache mit einer Entscheidung zu Gunsten des Trägers des Vorhabens gerechnet werden kann (§ 33 Abs. 1 Ziffer 1 KrW-AbfG). Angesichts der Komplexität der Hauptmaßnahme kann diese Prognose vorläufig nicht getroffen werden; Überlegungen hierzu finden sich in dem Antrag auf vorläufige Anordnung auch überhaupt nicht.

## 3. Unberücksichtigte Folgen der vergangenen Elbvertiefungen

– Bereits die vergangenen Elbvertiefungen haben gravierende und nachhaltige Veränderungen, Lebensraumverluste und Schäden verursacht. Die negativen Folgen sind bis heute nicht aufgearbeitet. Als Folge der Vertiefung von 1999 haben die Probleme in der Elbe zugenommen, wie vermehrte Sauerstoffmangelsituationen, verstärkte Verschlickung und zunehmende Lebensraumverluste zeigen. Wir verzichten auf eine detaillierte eigene Darstellung und ziehen hierzu die Studie des WWF («Die Elbvertiefung von 1999, Tatsächliche und prognostizierte Auswirkungen», Dezember 2005) heran.

### **Fehlendes Abwarten der Beweissicherung der letzten Elbvertiefung**

– Die Planung unternimmt auch keine Validierung der Voraussagemethoden aufgrund eines Vergleichs der seinerzeitigen Vorhersagen mit den tatsächlich eingetroffenen Verhältnissen. Die Verbände wiederholen ihren Antrag, die Planung unter Hinzufügung einer solchen Validierung neu auszulegen. Praktisch könnte diese Auffassung der Einwander so geschehen, dass die Beweissicherung nach der letzten Elbvertiefung einschließlich einer gehörigen Auswertung mit ausgelegt wird. Dies wäre im übrigen das mindeste, was erforderlich wäre.

- Im übrigen weist die AG-29 darauf hin, dass die Beweissicherung, bezogen auf die letzte Elbvertiefung, eine Auflage der Genehmigung ist, die bisher nicht erfüllt ist. Denn die Beweissicherung, deren Untersuchungsparameter ohne nachvollziehbare Begründung oder Notwendigkeit geändert wurden, so dass ein Vergleich mit früheren Untersuchungsergebnissen kaum noch möglich ist, ist erst 2014 abgeschlossen. Sollte die jetzt beantragte weitere Elbvertiefung tatsächlich genehmigt werden, würde dies bedeuten, dass die seinerzeit angeordnete Beweissicherung unmöglich würde. Die Vorhabensträger zeigen damit ein anderes Mal, dass ihnen die rechtlichen Bedingungen der Planung gleichgültig sind. In ihrer Rolle als Genehmigungsbehörde verstoßen sie gegen das im Rechtsstaatsgebot verankerte Verbot widersprüchlichen Verhaltens. Auch aus diesem Grunde darf den vorgelegten Planfeststellungsanträgen nicht stattgegeben werden.
- Tatsächlich weichen die Berechnungen zu den Entwicklungen der Sedimentfrachten der letzten Planungen zur Elbvertiefung erheblich von den jetzt bestehenden Verhältnissen ab. Die vorhergesagte Reduzierung der Baggerarbeiten aufgrund einer verringerten Sedimentbelastung hat sich ins Gegenteil verkehrt. Da die Entwicklung der zukünftigen Sedimentation nach einem erneuten Eingriff nicht bekannt ist, besteht auch nicht die Möglichkeit einer zukünftigen Risikofolgenabschätzung, insbesondere wenn es zu einer Akkumulation mit der bestehenden Situation kommt.
- Jeder weitere Eingriff in die Tideelbe ist daher bis zur endgültigen Bewertung der bereits bestehenden erheblichen Veränderungen zurückzustellen.

### **Ausstehende Kompensation**

- Im Verfahren 1999 wurden zudem für die erheblichen Beeinträchtigungen Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen vorgesehen, die die ökologischen Folgen und Lebensraumverluste kompensieren sollten. Die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen sind bis heute nicht erfüllt, wie im übrigen auch die nicht erfolgte Kompensation für die negativen Auswirkungen der Zuschüttung des Mühlenberger Lochs.
- Von den festgesetzten Maßnahmen sind lediglich ca. 20 % umgesetzt worden. Der Vorhabensträger muss daher genehmigungsrechtlich als unzuverlässig eingestuft werden. Ihm darf vorläufig keine neue Genehmigung erteilt werden.
- Hinzu kommt, dass es sich um Ausgleichsmaßnahmen im Geltungsbereich des europäischen Naturschutzrechtes handelt. Hier gilt der Grundsatz, dass Ausgleichsmaßnahmen funktional wirksam sein müssen zu dem Zeitpunkt, an dem der Eingriff unternommen wird.
- Da auch der vorliegende Antrag davon ausgeht, dass die Ausgleichsmaßnahmen bei Baubeginn nicht funktionsbereit sein werden, ist schon aus diesem Grunde die Genehmigung zu versagen.
- Der BUND fordert, dass vor einer erneuten Fahrrinnenanpassung die bisherigen Eingriffe auch tatsächlich ausgeglichen worden sind.

## **4. Bedarfsbegründung**

- Die Verbände erkennen keinen Bedarf für die vorgesehene Fahrrinnenanpassung und die umfangreichen Eingriffe in der Unter- und Außenelbe. Wir begründen dies wie folgt: Ob ein Bedarf für die Maßnahme überhaupt vorliegt, ist im Anwendungsbereich des Artikels 14 GG, aber beispielsweise auch bei den Befreiungstatbeständen des Naturschutzrechtes, danach zu beurteilen, ob ein legitimes Ziel der Planung besteht, das dem Wohl der Allgemeinheit zu dienen geeignet ist. Im Anwendungsbereich des Europäischen Naturschutzrechtes geht es um das Vorliegen eines zwingenden überwiegenden öffentlichen Interesse.
- Der an verschiedenen Stellen in den Planfeststellungsunterlagen auftauchende Hinweis auf den Bundesverkehrswegeplan, der einen uneingeschränkten Planungsauftrag der Bundesregierung für das Projekt bedeute, ist verfehlt, da ein Wasserstraßenausbaugesetz mit einem zugehörigen Bedarfsplan nicht existiert und sich im Bundestag auch nicht hat durchsetzen können.
- Das primäre Ziel der Planung ist, die Elbe gangbar zu machen für Containerschiffe mit einem Tiefgang von 14,5 m. Dieses primäre Ziel, das erkennt auch die Planung (Unterlage B1), ist zu abstrakt – oder genauer: kein Ziel, sondern allenfalls ein Mittel zur Zielerreichung und definiert für sich kein "Wohl der Allgemeinheit" oder "öffentliches Interesse". Die Planung benennt denn auch Sekundärziele wie die Stellung des Hamburger Hafens im Vergleich zu anderen Nordseehäfen und die Umsatzsteigerungen im Containerumschlag seit der letzten Elbvertiefung. Diese wiederum werden verknüpft mit Tertiärzielen der Planung, nämlich der Erhaltung und/oder Schaffung von Arbeitsplätzen im Hamburger Raum. Diese Effekte werden, zumindest im dargestellten Umfang, bestritten.



- Eine qualifizierte Prognostik ist der Planung nicht zu entnehmen. PFU B1, Seite 13/52, FN 9, nimmt Bezug auf eine "ISL-Prognose". Dieses Gutachten gehörte zu dem Bündel an Unterlagen, das in dem oben genannten Informationsantrag der AG-29 enthalten und dessen Überlassung verweigert worden war. Eine ins Einzelne gehende Methodenkritik erübrigt sich deshalb mangels Anstoßfunktion der zur Verfügung gestellten Unterlagen.
- Es mag unbestritten sein, dass der Hamburger Hafen in den letzten Jahren Umsatzgewinne erzielt hat und der Marktanteil im Vergleich zu den europäischen Konkurrenten auch gestiegen ist. Die Umsatzgewinne könnten jedoch ohne weiteres der allgemeinen Marktentwicklung geschuldet sein, die Steigerung des Marktanteils jedenfalls dem Segment von Containerschiffen, die den Hafen schon vor der letzten Elbvertiefung erreichen konnten. Jedenfalls wäre das mindeste, was eine ordentliche Prognose nachweisen müsste, dass die Umsatzsteigerung spezifisch dem Segment an Containerschiffen geschuldet ist, das ausschließlich aufgrund der letzten Elbvertiefung Hamburg erreichen konnten. Genau dies ist jedoch nicht geschehen. Damit fehlt jeglicher Nachweis, dass die Sekundär- und Tertiärziele der Planung, auf die es maßgeblich ankommt, erreicht werden können.
- Die Planung prüft auch nicht, ob die Sekundär- und Tertiärziele nachhaltig erreicht werden können. Die Erfahrungen mit der letzten Elbvertiefung legen vielmehr nahe, dass in zehn Jahren der Ruf nach der nächsten Elbvertiefung erschallt. Nach jeder vernünftigen Betrachtung muss aber einleuchten, dass die Elbe nicht endlos vertieft werden kann. Es könnte also durchaus sein, dass die Sekundär- und Tertiärziele in mittelfristiger Perspektive jedenfalls besser mit einer norddeutschen Hafenverbundplanung damit erreicht werden können. Die Planung versucht diesen Einwand dadurch abzuwehren, dass mit dem nunmehr zu Grunde gelegten Bemessungsschiff das Ende der Entwicklung erreicht sei (B1, S. 20). Die Einwander meinen, dass diese Behauptungen weder belastbar noch glaubwürdig sind.
- Es fehlt auch ein Abgleich auf der Ebene der Bedarfsanalyse mit einer geeigneten Nullvariante. Die als solche bezeichnete Nullvariante in H1c ist eine technische Variante, die, anders als derzeit, ein tideunabhängiges Anlaufen des Hamburger Hafens ermöglicht.
- Der BUND hält statt dessen einerseits einen qualifizierten Abgleich mit dem Status quo erforderlich und andererseits einen Abgleich mit einer geeigneten qualifizierten Nullvariante für geboten. Eine solche wäre nicht die von der Planung als solche bezeichnete Nullvariante, sondern das bereits angesprochene übergreifende Konzept für die norddeutschen Häfen. Die Einwander weisen darauf hin, dass der niedersächsische Ministerpräsident ausweislich einer Meldung im Hamburger Abendblatt vom 26. April 2007 sich genau unter dieser Perspektive gegen eine weitere Elbvertiefung ausgesprochen und auf den Ausbau des Jade-Weser-Ports in Wilhelmshaven hingewiesen hat. Dem folgen die Einwander und fordern vor dem weiteren Fortschreiten der Planung eine entsprechende Untersuchung.
- Ein Eingehen auf überregionale, d.h. über Hamburg hinaus gehende Aspekte ist nicht zuletzt deshalb geboten, weil Vorhabensträger und Belegenheit der Maßnahme nicht nur Hamburg betreffen, sondern auch den Bund. Für diesen ist die norddeutsche – statt hamburgischer – Perspektive bei weitem die naheliegendere.
- Die wirtschaftliche vertretbare zukunftsorientierte Entwicklung des Hamburger Hafens wäre auch ohne eine erneute Elbvertiefung möglich. Nach Einschätzung von Experten werden Containerschiffe mit 8000 TEU zukünftig die Standardschiffe sein, die auch heute schon den Hamburger Hafen erreichen. Bei einer Spezialisierung auf diese Schiffsklasse könnte sich der Hamburger Hafen somit weitere Kapazitäten ausbauen.
- Die angeführte Begründung für die Eingriffe suggerieren zudem eine Notwendigkeit, die jedoch nicht gegeben ist, da bereits heute die wenigen Containerschiffe mit einem Tiefgang von 14,5 m und mehr den Hamburger Hafen erreichen können.
- Der von Hamburg behauptete zwingende Bedarf für eine weitere Elbvertiefung um bis zu 2 m ist nicht nachvollziehbar dargelegt. Bereits heute können Schiffe mit einem Tiefgang bis zu 14,80 m den Hamburger Hafen erreichen, da sie in der Regel nicht voll abgeladen fahren. Die Umschlagszuwächse im HH Hafen liegen jährlich bei 4,9% insgesamt und bei der Containerschiffahrt bei 9,8 % bei den derzeitigen Tiefenverhältnissen (B1, S. 10). Aus B1, 5.1, Tabelle 5.1-1, S. 23 „Anzahl Schiffereignisse Vollcontainerschiffe in HH nach tatsächlichen Tiefgängen“ geht hervor, dass 2005 gerade mal 2 Schiffe mit einem Tiefgang von >13,5 m den Hafen anliefen.
- Weitere Argumente, die die Begründung zur Fahrrinnenvertiefung für die maximalen Containerschiffsklasse (z.B. Emma Maerks) unglaublich machen, sind die Höhenbegrenzung durch

die Köhlbrandbrücke, die eine Nutzung des Containerhafens in Altenwerder für solche Schiffe verunmöglichen und die Gefährdung des Elbtunnels, dessen regelmäßiges Passieren und Freispülen durch die Erosion die Bausubstanz gefährdet.

– Die Begrenzungen für die wirtschaftliche Entwicklung des Hamburger Hafens stellt nicht in erster Linie die Tiefe der Elbe dar, sondern wird von anderen Faktoren maßgeblich bestimmt.

– Die für den wirtschaftlichen Nutzen des Vorhabens herangezogene Nutzen/Kosten-Berechnung in B1, S.46 ist auch nicht geeignet, den Bedarf zu begründen. Inzwischen sind die Kosten auf 326 Mill. Euro gestiegen und eine Berechnung des NKF hätte die Einbeziehung der Mehrwertsteuer bei den Investitionskosten enthalten müssen, so dass eine Neubewertung des Nutzens erfolgen müsste.

## 5. Methodenkritik:

### **Konvergenz und Stabilität im Rahmen der eingesetzten Rechenmodelle**

– Die gutachterlichen Unbedenklichkeiten des gesamten Vorhaben basieren auf dem Baggergutverbringungskonzept bzw. den Strombaumaßnahmen. Damit hofft man, die vertiefungsbedingten Auswirkungen auf die Tidedynamik, Transportprozesse und Morphodynamik zu minimieren. Allerdings ergeben sich besonders bei den Transportprozessen bzw. der Morphodynamik zahlreiche Unwägbarkeiten und Unsicherheiten der gutachterlichen Aussagen. Die Unterlagen zeigen dies selbst auf (H1c, S.I – V Zusammenfassung):

– „Eine exakte Berechnung der zukünftigen Baggermengen ist nicht möglich. Dies ergibt sich einerseits aus den Modellunschärfen und andererseits und aus der Unkenntnis der hydrologischen Verhältnisse in den Jahren und Jahrzehnten nach dem Ausbau“.

– Insbesondere die Unterlagen H1a, H1b, H1c und H1c nehmen auf dynamische, insbesondere hydrodynamische Fragestellungen Bezug. Diese werden typischerweise in Form von Differentialgleichungen gestellt. Geschlossene Lösungen derartiger Gleichungen sind die Ausnahme, numerische Lösungsverfahren die Regel. Numerische Lösungsverfahren sind iterativ, was bedeutet, dass Konvergenzfragen eine Rolle spielen. Für die Lösung von Differentialgleichungen ist deren Stabilität zu untersuchen. Sowohl das Konvergenzverhalten als auch das Stabilitätsverhalten können sich ggfs bei kleinen Änderungen der eingesetzten Parameter und Randbedingungen deutlich ändern. Dies bedeutet, dass die Planung in prüffähiger Weise darstellen müsste, dass kleine Änderungen der eingesetzten Parameter die erzielten Ergebnisse nicht entscheidend ändern. Die Planung weist derartige Untersuchungen nicht auf. Die Anwender haben deshalb versucht, frühzeitig innerhalb der Präklusionsfrist entsprechende Auskünfte zu erhalten, deren Erteilung jedoch verweigert worden ist (siehe Anlage). In entscheidenden Ergebnissen ist die Planung mithin nicht prüffähig und kann deshalb rechtmäßiger Weise nicht planfestgestellt werden.

### **Kalibrierung, Validierung und Folgefragen**

– Dass der Planung das Problem durchaus präsent ist, kann man aus einigen Randbemerkungen ersehen. So heißt es im Gutachten über schiffserzeugte Belastungen (H1d, Seite 42):

– "Aussagen hinsichtlich der instationären zeitabhängigen Turbulenzentwicklung und deren vertikale Verteilung sowie deren Auswirkungen auf die vertikale Sedimentkonzentration sind aus den bisherigen Messungen unter anderem wegen der verwendeten Erfassungsfrequenz nicht abzuleiten."

– Der Übergang von laminaren zu turbulenten Verhältnissen kann als eine Variante der zuvor angesprochenen Stabilitätsproblematik angesehen werden. So weitere Aussagen in der Planung zu sehen sind, deuten diese daraufhin, dass die Stabilitätsproblematik gerade nicht in den Griff bekommen wurde.

– Die Planung gibt allerdings Kenntnislücken zu. So heißt es in Unterlage H1d (Schiffserzeugte Belastungen) auf der ersten Seite der Zusammenfassung:

– "Die ausbaubedingten Änderungen der lang- und kurzperiodischen schiffserzeugten Belastungen lassen sich auf der Basis von Untersuchungen in hydraulischen Modellen für ausgewählte extreme Szenarien geschwindigkeitsabhängig exakt nur für die gewählte Unterwassertopographie, hier den Unterelbeabschnitt Hamburg Yachthafen, bestimmen. Anhand von zusätzlichem Systemversuchen können Änderungen für andere Querschnitte qualitativ abgeschätzt werden, eine Quantifizierung der zukünftigen Maximalbelastung ist auch mit Hilfe der analysierten Naturmessungen nach dem Stand der Wissenschaft nicht möglich. "

– Gleichwohl hieß es dann am Ende der Zusammenfassung:

"Trotz höherer äußerer hydrodynamischer Belastung werden schiffserzeugte Schwingungen im

Wasser- und Bodenkörper unter anderem aus Motorvibration, Propellerumdrehung oder brechenden Sekundärwellen und deren Wirkung auf Deckwerke und Deiche gegenüber Verkehrslasten durch Fußgänger oder Landfahrzeuge weiterhin von deutlich untergeordneter Bedeutung sein."

– Diese Bemerkung wirft im übrigen indirekt eine weitere Fragestellung, hier spezifisch für die schiffserzeugten Belastungen, auf. Sollten diese Belastungen nämlich ausschließlich als Schwingungsbelastungen angesehen werden, wäre dies fundamental lückenhaft. Die Auswirkungen von Sog und Wellengang insbesondere quer auf die Uferbereiche beschränkt sich gerade nicht auf die Erschütterungen im Boden, die durch Schwingungen verursacht werden; vielmehr dürften Erosionserscheinungen die erheblich größere Rolle spielen. Die Einwender meinen, dass diese Problematik in den Planfeststellungsunterlagen erfasst ist. Allerdings gibt es im Morphologie-Gutachten Hinweise auf Erosionsphänomene (H1c, Seite 21ff).

– Das soeben angesprochene Phänomen der Strömungsverhältnisse quer zur Flussrichtung aufgrund der Schiffsdurchfahrten wird dort jedoch gerade nicht angesprochen. Dass wiederum der Seegang für dieses Phänomen eine große Rolle spielt, ist auch klar (s. H1c, Seite 24ff), dennoch gibt es keine Übertragung auf den hier angesprochenen Fall.

– Gerade im Bereich der Morphologie sollten Methodik und Unsicherheiten besonders klar dargelegt werden. Genau das Gegenteil ist jedoch der Fall, wie H1c, S. 7f, zeigen.

– Die dortigen Angaben indizieren, dass der gesamten Planung als stillschweigende Annahme zugrundeliegt, dass sich auch die vertiefte Elbe im Kern wie ein ausbetonierter Kanal, meint: Wie ein System mit festen Randbedingungen, verhält. Sollte dies nach der Vertiefung der Fall sein, wäre dies ein Eingriffselement von erheblicher Bedeutung, das in der Planung aber gar nicht bearbeitet worden ist. Worauf die Einwender jedoch abzielen, sind Fragen dergestalt, ob eine Tieferlegung der Fahrrinnensohle nicht einfach eine Tieferlegung bedeutet, sondern diese Tieferlegung zu einer Veränderung der dynamischen Verhältnisse innerhalb der Fahrrinne führt dergestalt, dass der Übergang zu instabilen Verhältnissen, bspw. was die Seitenwände der Fahrrinne angeht, führt.

– Dass den Planern grundsätzlich bewusst ist, dass Fragen der Validierung von Modellen und der Sensitivität im Verhältnis zur Variation von Parametern von hoher Bedeutung sind, erweist sich aus den Ausführungen in Sturmflutgutachten (H1c, S. 7ff).

– Was die Validierung angeht, finden sich hinsichtlich bestimmter ausgewählter Vorhersagen sogar eine Reihe quantitativer Aussagen in der Anlage 8 zum Hydrodynamikgutachten (Ordner 11). Dass, wie dort (S. 2) gesagt wird, sich aus den dortigen Darstellungen in der Tat ergibt, dass das Modell prognosefähig sei, wird von den Einwendern bestritten, jedenfalls bezweifelt. Dies liegt daran, dass nur eine ganz spezifische Kalibrierungssituation, insbesondere ganz bestimmte örtliche Verhältnisse, betrachtet wird (S. 1), so dass gerade extreme Situationen ausgeblendet werden.

– Ersichtlich wurde das Modell für die spezielle Prognosesituation angepasst (S. 1), eine Möglichkeit, die für eine echte Prognose gerade nicht besteht. Erwartungsgemäß wird dargestellt, dass Abweichungen zwischen Vorhersage und Rechnung bestehen. Es wird behauptet, dass Abweichungen bei den Pegelständen von etwa 25 cm im wesentlichen auf Defiziten des Modells beruhen (S. 3). Was die Strömungsgeschwindigkeiten angeht (bspw. S. 89), bestehen Differenzen von durchaus bis zu 50%, was nach keinem vernünftigen Maßstab als klein bezeichnet werden kann, so dass sich von daher der Wert etwaiger Prognosen aufgrund dieses Modells – bereits nach dessen sichtbaren Anteil – erheblich vermindert.

– Im übrigen verweisen die Einwender auf die Studie des WWF, wonach die numerischen Angaben, wie sie hier in der Planung vorgelegt werden, in höchstem Maße zu bezweifeln sind.

– Der verfahrensmäßige Einwand, dass erhebliche Teile der Methodik unsichtbar sind und einschlägige Fragen auf Nachfrage ja auch nicht geklärt werden konnten, bleibt auch an dieser Stelle bestehen.

– Unsichtbar bleibt bspw. bzw. insbesondere, wie sich der Großfaktor "Verfüllung der Medemrinne Ost" auswirkt. Der BUND beantragt, dass eine Vergleichsrechnung angestellt und in die Planung eingebracht werden soll, die ausweist, wie sich Strömung, Morphologiedynamik und Sturmflutszenarien im Vergleich zwischen verfüllter und offen gehaltener Medemrinne Ost darstellen. Nach Ansicht des BUND werden durch die angesprochene Maßnahme die Fließverhältnisse im Mündungstrichter der Elbe qualitativ verändert. Die beantragte Untersuchung wird nach Auffassung des BUND ausweisen, dass die Rechenverfahren der Vorhabensträger nicht in der Lage sind, diese qualitative Änderung abzubilden.

– In naturschutzfachlicher Einsicht merken die Einwender an, dass die neuere Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Gemeinschaften, aber auch des Bundesverwaltungsgerichtes, zur Bejahung der Unerheblichkeit eines Eingriffes einen europäisch geschütztes Gebiet einen



Risikoausschluss nach der Maßstab wissenschaftlicher Gewissheit fordern. Die vorangehenden Ausführungen sind zureichend für den Nachweis, dass der erforderliche Risikoausschluss, auf den nachfolgend in einzelnen Beispielen eingegangen wird, nicht bewiesen wird. Die Relevanz der angesprochenen technischen Untersuchungen ergibt sich unmittelbar aus der in den PFU ausgewiesenen FFH-Verträglichkeitsuntersuchung (vgl. F1, S. 32ff).

## 6. Fehlende Alternativenprüfung

- Die Planung zur neuerlichen Elbvertiefung wird mit der Notwendigkeit begründet, Containerschiffen mit einem Tiefgang von 13,50 m einen tideunabhängigen und Schiffen mit einem Tiefgang von 14,50 m einen tideabhängigen Verkehr auf der Elbe zu ermöglichen. Die Hafenentwicklung wiederum ist für Hamburg und die gesamte Region (ca. 4 Mio. Einwohner) von zentraler Bedeutung. Es wird dabei allerdings nur der Elbeausbau mit einer sogenannten Nullvariante, dem Unterlassen des Ausbaus, verglichen und dadurch ein Ausbaubedarf begründet. Das ist unrichtig. Es fehlt eine, nach der UVP zwingend erforderliche Prüfung von alternativen Problemlösungen, die bei gleichem wirtschaftlichen Erfolg ggf. mit geringeren Umweltauswirkungen verbunden sein könnte.
- Die zur Ausbaubegründung herangezogene große Bedeutung des Hafens und die Umschlags- und Schiffsgrößenprognosen (B1 Ziffn. 3. und 4.) werden nicht bezweifelt. Die Darstellung der Umstände der gegenwärtigen „Anlaufverhältnisse“ für Schiffe (B1 Ziff: 5) und die Darstellung der bewerteten Ausbauplanen (B1 Ziff: 7.) belegen jedoch mit Nachdruck, dass auch mit dem jetzigen 14,5 m Ausbaziel, das letztlich nur den neuesten Stand einer ständig fortschreitenden Elbvertiefung markiert, keine endgültige Lösung herbeigeführt werden kann. Vielmehr muss der Ausbau der Elbe überhaupt in Frage gestellt und überlegt werden, ob nicht auch andere, modernere, innovativere und umweltverträglichere Lösungsmöglichkeiten für den Containertransport bestehen. Nicht die Containerschiffe, die Container müssen ihr Hafenziel erreichen. Deshalb muss geprüft werden, ob es nicht letztlich geeignetere und insbesondere weniger umweltbelastende Entwicklungsalternativen geben könnte.
- Es werden zumindest zwei Alternativen gesehen, die von der Planung völlig unberücksichtigt geblieben sind.

### **Gemeinsame Hafenentwicklungsplanung**

– Ungeprüft bleibt die Alternative, die statt einer Konkurrenz der Hamburg- Antwerpen-Range-Häfen eine entsprechende Kooperation der Häfen ins Auge fasst und den prognostizierten wirtschaftlichen Zugewinn anteilig auf die im europäischen Kontext stehenden Häfen konsensual verteilt. Weil insbesondere die Loco-Quote für Hamburg sehr hoch ist, besteht keine Gefahr, dass bei der bereits heute hervorragenden Erreichbarkeit die Wirtschaftsregion Schaden nehmen würde. Wenn die Häfen sich einig sind, wird es auch keine Abwanderung von Reedern geben. Für diese sind die kalkulierbaren Gegebenheiten, wie die Hafenengpässe in Asien und die Konvoifahrten durch den Suezkanal auch. Für die deutschen Wasserstraßen und die Autobahnen bezüglich der Hinterlandanbindung der Häfen Rotterdam und Antwerpen ist das Bundesverkehrsministerium zuständig und kann ggf. Wettbewerbsverzerrungen verhindern. Nicht die Städte konkurrieren miteinander, sondern die Wirtschaftsbetriebe stehen in Konkurrenz zueinander. Von einem prognostizierten wirtschaftlichen Zugewinn sollten alle Häfen im gleichen Maße partizipieren. Bei einer derartigen staatsvertraglich abgesicherten raumplanerischen Lösung des Problems, die dringend geprüft werden muss, blieben die Eingriffe in die Natur voraussichtlich auf wesentlich kleinere Anpassungsbauvorhaben beschränkt.

### **Offshoreumschlag**

- Ungeprüft bleibt ebenfalls die technisch-logistische Alternative, die vorsieht, den Verteilungsumschlag überhaupt ganz auf die hohe See zu verlegen und bereits dort, quasi in Fahrt entlang der „Nordrange“, eine gezielte Verteilung der Container für alle europäischen Nordhäfen vorzunehmen.
- Technisch ist die Entwicklung derartiger schwimmenden Offshore- Umschlagstationen in der südlichen Nordsee kein Problem. Schon an Land erfolgt der Umschlag weitgehend automatisiert, so dass auch auf See nur wenig ständig präsenten Bedienungspersonal benötigt würde. Die Umschlagseinheiten wären andererseits flächenmäßig so groß, dass die Wellenkräfte keine Rolle mehr spielen. Diese Energie könnte sogar in einer Kombination mit modernen Wellenkraftwerken, wie sie z.B. in England und Norwegen mit europäischen Fördermitteln entwickelt werden (Wave Dragon, Seeschlange etc.), nutzbar gemacht werden. Solche schwimmenden Kai- und Terminalanlagen

können in Modulbauweise, z.B. schwimmende Betonpontons, kostensparend errichtet, betrieben und gewartet werden. Transport und Sortierung der Container könnten vollautomatisch z.B. durch Rollenlaufbänder im Gitternetz bewerkstelligt werden. Auch logistisch ist das gezielte Verteilen von und auf kleinere Schiffseinheiten kein Problem. Hier können die hoch entwickelte elektronische Ladetechnik für Schiffe und die langjährigen Erfahrungen mit Erst-, Zwischen- und Letzthäfen genutzt und auch weiterentwickelt werden. Für den Zu- und Abtransport können die bestehenden Feederschiffe oder auch kleinere, binnenwasserstraßentaugliche Schiffe genutzt werden.

– Eine derartige Anlage, die die Baggerung von Flüssen und Tiefwasserhäfen ebenso überflüssig macht wie die Neuanlage oder weitere Vergrößerung von Kai-, Lager- und Umschlagflächen an Land, hat noch zahlreiche weitere Vorteile, die ein solches Vorhaben nicht nur aus der Sicht des Naturschutzes attraktiv erscheinen lässt. In jedem Fall ist es umweltfreundlicher als die zahlreichen sonst vorzunehmenden Eingriffe an Land.

– Ein solches Projekt würde zu den zukunftsorientierten Spitzentechnologien der Welt zählen und eine immense wissenschaftlich-technische und logistische Herausforderung nicht nur für die norddeutschen Universitäten und Hochschulen bedeuten und sich zu einem Exportgut entwickeln und deshalb hier nachhaltig Arbeitsplätze sichern. – Für die Entwicklung, den Bau und den Betrieb sowie den späteren Export solcher Offshore-Umschlagseinheiten dürften mehr dauerhafte und zukunftssichere Arbeitsplätze an den Universitäten, den Werften und den Zulieferbetrieben entstehen, als auf den hochautomatisierten Terminals an Land, für die aber offenbar eine immer weiter gehende Kanalisierung von Flüssen und Strömen (nicht nur der Elbe) notwendig erscheint.

– Weil die Hinterlandbindungen aller Seehäfen längst an die Kapazitätsgrenzen gestoßen sind, macht ein „Mehr“ an Containerfracht auf noch größeren Schiffen in die Seehäfen keinen Sinn. Der prognostizierte Frachtwachstum würde deshalb die Straßen nur zurückhaltender mehr belasten. Arbeitsplätze würden aber überproportional bei der Küsten- und Flussschifffahrt entstehen und gesichert werden.

– Durch den Umschlag auf hoher See und in Fahrt können auch die kleineren Feederschiffe wesentlich effizienter eingesetzt werden. Die Container könnten dann ohne Umweg über die Hafenstädte direkt durch den Nord-Ostsee-Kanal fahren, so dass die Ostseestädte letztlich schneller an das internationale Containernetz angeschlossen wären.

– Die Offshore-Vorverteilung der Container ändert an der Loco-Quote der Häfen nichts, so dass die bestehenden Anlagen ohne Funktions- und Arbeitsplatzverluste weitergeführt werden können. Auch die Wettbewerbssituation der Reeder bliebe unbeeinträchtigt. Durch die Bereederung solcher Offshoreanlagen ergeben sich andererseits neue Einkommensquellen und Investitionsmöglichkeiten.

– Weil die Vorteile beider oben aufgezeigter Alternativen auf der Hand liegen, muss die Planung zumindest zu dem Ergebnis kommen, dass die vorgesehene Elbvertiefung die „umweltunverträglichste“ Entwicklungsalternative ist. Die Alternativenprüfung muss zwingend nachgeholt werden, anderenfalls bleibt die Planung unrechtmäßig.

## *7. Eingriffe und Umweltfolgenabschätzung*

– Die Ausbaumaßnahmen beziehen sich im wesentlichen auf Baggerarbeiten, um die Fahrrinntiefe und -breite herzustellen, auf den Transport des Materials und den Einbau an dafür festzulegenden Stellen. Das vom Vorhabensträger nunmehr entwickelte Strombau- und Verbringungskonzept unterscheidet sich grundlegend von der bisher ausgeübten Praxis. Es soll ausdrücklich als Bestandteil der Planungen zur Fahrrinnenanpassung neben der reinen Baggereingriffverbringung vor allem auch nachhaltig strombaulich wirksam sein. Das heißt: Während bei früheren Ausbaggerungen im wesentlichen lediglich eine Materialumlagerung der Sedimente in der Elbe vorgenommen wurde, soll jetzt das Baggereingriffmaterial als Baustoff strombaulichen Zwecken zugeführt werden. Damit erhält der Fahrrinnenbau eine neue technische Qualität. Während die früheren, auch schon gewaltigen Baggereingriffe noch im ebenfalls gewaltigen Funktionsbereich der freien Naturdynamik der Elbe durchgeführt wurden und konsequenterweise mit jeder weitergehenden Baggerung mit einer größeren Gegenreaktion der Natur – sprich, mit erhöhten Unterhaltungsbaggerungen – fertig geworden werden musste, soll jetzt erstmals die Naturdynamik mit dem Baggereingriffmaterial selbst, das strombaulich optimierend eingebaut werden soll, in den Griff genommen werden.

– Damit wird aber aus dem sich in der „freien Elbe“ natürlich umlagernden Lockermaterial ein Baustoff, der in festen Unterwasserschwellen und -deponien dauerhaft fixiert werden soll. Es entsteht für die Elbe ein hier natürlich nicht vorkommendes, völlig unnatürliches Hartschubstrat, das einer Verfelsung gleichkommt und den Einstieg in einen „Unterelbekanalausbau“ darstellt.

- Die Planunterlagen stellen diese Bauweise als Eingriffsvermeidung und Eingriffsminimierung oder gar als ökologische Bereicherung dar. Das ist eine ökologische Fehleinschätzung. Die technisch-bauliche Veränderung sich selbst regulierender Ökosysteme, wie sie in den Naturräumen Nordsee und Unterelbe definitionsgemäß vorkommen, sind Eingriffsvorhaben, die für sich genommen wieder um eines Ausgleichs bedürfen. Es sind grundsätzlich auch verbotene Handlungen, die den Schutz- und Entwicklungszielen der Natura 2000-Gebiete und der auf eine „natürliche Flussentwicklung“ gerichteten EG-Wasserrahmenrichtlinie widersprechen.
- Das Elbästuar ist gerade durch seine Dynamik, durch die ständige Veränderung von Haupt- und Nebenarmen, durch die Wanderung von Sänden und Sandbänken, durch den stetigen Transport von Geschiebe, watten- und marschbildenden Schwebstoffen und durch ständige Umlagerungsprozesse gekennzeichnet, die die typischen Lebensräume in ihren auf- und abbauenden Entwicklungen und gerade in dieser Dynamik determinieren. Jede Maßnahme, die zu einer Festlegung des Materials und zu einer Fixierung der Wasserströmungen in Fahrrinnen und Schifffahrtskanälen, der Geschiebe in künstlichen Böschungen und Schwellen oder der Tiere und Pflanzen und ihrer Lebensgemeinschaften in räumlich statischen Biotopen führt, sind Vorhaben, die umso schwerer in die Natur eingreifen, je widernatürlicher sie sind und je nachhaltiger sie wirken. Nach den europäischen und nationalen Schutzbestimmungen sind gerade solche Eingriffe verboten und nach den Eingriffsbestimmungen, wenn sie sich als zulässig herausgestellt haben, in vollem Umfange wieder auszugleichen, zu ersetzen oder durch eine Transferzahlung für adäquate Maßnahmen des Naturschutzes zur Wiedergutmachung der Schäden zu kompensieren.
- Die Abschätzung der Umweltfolgen, die die UVP leisten sollte, sind daher einerseits von falschen Voraussetzungen geleitet.
- Andererseits weisen die Unterlagen erhebliche Mängel auf, wie die folgenden Beispiele zeigen:

### **Unzureichende Konkretisierung**

- Zur Beurteilung der Eingriffsfolgen ist eine Angabe der betroffenen geschützten und in den Roten Listen aufgeführten Arten erforderlich. Eine Bewertung der Maßnahmenauswirkungen ausschließlich auf Basis der Biotoptypen nach Drachenfels, bzw. der ihnen zugeordneten Wertigkeiten nach Bierhals et al. durchzuführen, ist nicht ausreichend. Gefährdete oder seltene Arten können auch in Biotopen vorkommen, die nach Bierhals et al. als geringwertig eingestuft werden, z.B. der Schierlings-Wasserfenchel im Bereich von überschlickten Steinschüttungen. Dies wird durch die ausschließliche Betrachtung der Biotoptypen in keiner Weise beachtet. Konkrete Aussagen zum Vorkommen gefährdeter oder seltener Arten und ihrer Beeinträchtigungen durch die Umsetzung der Maßnahmen fehlen. Die Aussagen beruhen damit auf ungenauen Kenntnissen der terrestrischen Flora und führen zu stark verallgemeinernden Bewertungen bzgl. der Maßnahmenrelevanz. Dies ist ein wesentlicher Mangel der Unterlagen, der dringend nachzubessern ist.

### **Baggergutmenge**

- Zu kritisieren ist die vage Angabe der tatsächlichen Eingriffsmenge und -fläche, die mit Modellunschärfen und Unkenntnis der Hydrologie begründet werden. Die Planunterlagen sind auch in diesem Punkt nicht hinreichend bestimmt und teilweise widersprüchlich. Zu nennen sind dabei auch die Baggerschaufeltoleranzen und Vorratsbaggerungen, mit denen weitere „Unschärfen“ und Unsicherheiten eingeplant werden, so dass eine Tatsachen orientierte Abwägung nicht mehr gegeben ist.
- Diese Übermaßbaggerung wird zusammen mit der starken Eigenerosion des Flusses eine über den Antrag hinausgehende Vertiefung und Verbreiterung hervorbringen, die unberücksichtigt bleibt.
- Bei der Darstellung der Baggergutzusammensetzung und Schadstoffgehalte in den Verbringungsflächen fehlt der Pagensand (H2b, Sedimente). Falls hier wie bei der letzten Vertiefung hoch belastete Sedimente abgelagert werden, lehnen wir dies ab.
- Unzureichend dargestellt ist auch die Schadstoffbelastung der auf Pagensand beabsichtigten Einspülung von Feinstsedimenten und Schluffen aus der Unterhaltungsbaggerei. (G, S. 27)
- Gleiches gilt für das Spülfeld Schwarztzonnensand, in dem Sedimente aus dem Bereich Wedel und Glückstadt gelagert werden sollen (s. S. 73). Auch diese Sedimente sind mit erheblichen Mengen von Organozinnverbindungen belastet, die nicht nur für aquatische, sondern auch für terrestrische Lebensformen giftig sind. Eine Darstellung und Bewertung dieser Probleme, bspw. der hormonellen Wirkung, fehlt.

### **Verschlickung**

– Da in den Ufervorspülungen keine absolut lagefeste Ablagerung vorgesehen ist, (H2b, S. 96) besteht die große Gefahr der Verdriftung des Materials mit zunehmender Verschlickung der Häfen (Bsp. Bielenberg: hier hat die letzte Sandvorspülung die Nutzung des Hafens behindert, da sich „betonharte“ Ablagerungen gebildet haben, die sich nicht mehr einfach ausspülen ließen). Eine Behinderung des Fährverkehrs Glückstadt–Wischhafen ist durch die Ufervorspülung „Stör oberhalb“ vorprogrammiert und hätte bewertet werden müssen.

### **Salztransport**

– Die Verschiebung der Brackwasserzone wird unterbewertet bzw. es wird gar nicht auf die Folgen eingegangen. Eine Darstellung und Bewertung der Versalzung von Tiefbrunnen, die für die Frostschutz-Bewässerung von Obstbaumkulturen benötigt werden, ist weder im UVU-Teil Grundwasser noch im Teil Kultur- und Sachgüter zu finden, wozu die traditionelle Obst- und Gemüselandschaft zu zählen ist.

– Es fehlt außerdem ein Hinweis auf salztolerante Organismen wie Seepocken und Schiffsbohrwurm, die auch in die Nebenflüsse einwandern und bspw. Sielanlagen beschädigen können.

– Vor allem ist jedoch ein Verminderung des Flächenanteils der ohnehin gefährdeten Süßwasserwatten zu befürchten.

### **Wasserbeschaffenheit/Stoffhaushalt**

– Die Gefahr von Defiziten des Sauerstoffgehaltes wird ebenfalls unterbewertet. Die Graphik S. 65 soll deutlich machen, wie sich die Situation seit der Maueröffnung verbessert hat. Dargestellt ist der Verlauf der Sauerstoff-Kurve von 1982 bis 1986 und von 1999 bis 2003. Die Datengrundlage ist jedoch unvollständig, da die Zeit zwischen 1994 und 1999 nicht herangezogen wird. Diese würde jedoch deutlich machen, dass die O<sub>2</sub>-Gehalte vor der letzten Vertiefung 1999 sehr viel besser waren als danach. Tatsächlich hat sich die Zahl der Tage mit O<sub>2</sub>-Werten unter 3 mg/l seit 1999 verdoppelt bzw. verdreifacht.

– Es ist zu befürchten, dass sich nach der erneuten Vertiefung und der Einrichtung einer Begegnungsstrecke das Problem weiter verschärfen wird: schwache Belüftung, tiefes Wasser mit verminderter Lichtdurchlässigkeit, Zunahme von Schwebstoffen durch Unterhaltungsbaggerei und Sedimentverwirbelung durch die Schiffe werden nicht nur ein Sauerstoffloch, sondern ein „Sauerstofftal“ in den Sommermonaten hervorrufen. In Unterlage H2-a, S. 76 fehlen in Tab. 2.3.-34 die Angaben der O<sub>2</sub>-Minima. Außerdem ist zu bemängeln, dass in allen Tabellen über Sauerstoff- und Nährstoffparameter nur Jahresmittelwerte angegeben und die Extremwerte ausgeklammert sind.

### **Vernichtung von Schlickwatt durch Sandüberdeckungen**

– Die Fahrrinnenvertiefung führt im Gefolge der erforderlichen Baggergutverbringungen zu erheblichen, nachhaltigen Lebensraumverlusten. Dies soll am Beispiel des Elbufers im Kreis Steinburg verdeutlicht werden. Es handelt sich um folgende Flächen, die von Ufervorspülungen betroffen sind:

- (1) Brokdorf – 12,9 ha,
- (2) Glückstadt / Störmündung (unterhalb) – 113,7 ha,
- (3) Glückstadt/Störmündung (oberhalb) – 105,7 ha und
- (4) Kollmar A, B und C – gesamt: 44,3 ha.

– Bei allen 4 Flächen handelt es sich um Schlickwatt im Brackwasserbereich. Der weit überwiegende Teil dieser Spülflächen ist „vegetationsfreies Schlickwatt“, ein natürlicher Lebensraumtyp des Anhangs I der FFH-Richtlinie. Alle 4 Spülflächen sind Bestandteil des Natura-2000-Schutzgebiets „Schleswig-Holsteinisches Elbästuar und angrenzende Flächen“ nach Artikel 4 Abs. 2 FFH-Richtlinie und EU-Vogelschutzgebiet (Flächen 2, 3 und 4). Dieser Schutzstatus soll „den Fortbestand oder gegebenenfalls die Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustandes ... gewährleisten“ (Art. 3 FFH-Richtlinie).

– Die geplanten Ufervorspülungen werden zu einer nachhaltigen Beeinträchtigung bzw. Zerstörung von 276,6 ha dieser geschützten Lebensräume und ihres Arteninventars führen:

– Bei allen Ufervorspülungen im Kreis Steinburg soll das vorhandene Schlickwatt mit Sand und Feinsand überdeckt und aufgehöhht werden. Diese Veränderung des Bodensubstrats hat eine Veränderung der innewohnenden Bodenlebewesen zur Folge und daraus folgend auch eine Beeinträchtigung seiner Funktion als Nahrungsraum für Limikolen und Enten/Gänse.

### **Verformung der Ufertopographie, Verarmung der Biotopvielfalt**

- Die Sandaufspülungen bewirken gleichzeitig eine massive Veränderung in der Topographie des Uferraums. In allen Vorspülflächen soll das Baggergut so aufgebracht werden, dass das gewachsene, natürliche Ufergefälle reduziert wird auf ein Gefälle von 1:20 im Bereich von ungefähr –1,40m NN bis + 1,40m NN. Das Ufer-Watt-Gefälle hat dadurch künftig nur noch eine Grundbreite von 56 m. Die restlichen Wattflächen werden tafelförmig aufgehöhht zu einer Höhe von ~ 15 cm unter MTHW.
- Dies führt zu einer umfangreichen Herstellung von äußerst flachen Sandwattlebensräumen, die nur noch kurzzeitig zweimal am Tage von Wasser bedeckt sein werden und den Rest des Tages trocken liegen. Die Lebensräume des geplanten Sandwatts im Bereich zum MTNW werden auf 56 m Grundbreite verschmälert und dadurch gleichzeitig erheblich steiler als natürlich. Diese einseitige, umfangreiche Herstellung kaum überspülter Sandwattbereiche bei gleichzeitiger Verringerung des Bodengefalles bis zur MTNW-Grenze verstößt gegen die von der FFH-Richtlinie geforderte Erhaltung und Entwicklung von Biotop- und Artenvielfalt.

### **Zerstörung von Nahrungsflächen der Rast- und Brutvögel**

- Alle 4 Vorspülzonen werden in den Planfeststellungsunterlagen als „von hoher Bedeutung“ für das Rastvogelvorkommen gekennzeichnet (Flächen 3 und 4 „sehr hohe Bedeutung“). Hinsichtlich der Brutvögel bleiben sie jedoch Terra incognita, da man sich trotz der schwerwiegenden Eingriffe in die Lebensräume nicht die Mühe gemacht hat, den Bestand zu erheben bzw. die vorliegenden Beobachtungen der örtlichen NABU-Gruppe abzufragen. Diese Unterlassung ist methodisch als Verstoß gegen die Schutzziele der FFH-Richtlinie anzusehen.
- Vor allem – aber nicht nur – die Schlickwattflächen unter- und oberhalb der Störmündung sind das ganze Jahr über wertvolle Nahrungsbiotope für Watvögel sowie Enten und Gänse. Beobachtungen von aufgespülten Sandwattflächen (z.B. vor Bielenberg) zeigen, dass diese kaum und nur in geringer Zahl von den genannten Vogelgruppen aufgesucht werden.
- Der Substratwandel vom vorhandenen Schlickwatt zum geplanten Sandwatt wird für die angesprochenen Vögel zu einem nachhaltigen, erheblichen Verlust von vielfrequentiern Nahrungsraum führen. Das wiederum wird zu einer nachhaltigen Verschlechterung des ornithologischen Artenspektrums führen.

### **Drastische Zunahme der Beunruhigung**

- Auf den nahrungssuchenden Vögeln im Watt lastet schon heute ein großer Beunruhigungsdruck durch Deichspaziergänger mit Hunden. Die schlickige Beschaffenheit des Wattbodens verhindert bisher noch ein allzu weites Vordringen der zwei- und vierbeinigen Deichwanderer. Der vorgesehene Substratwechsel und die Aufhöhung des Watts bis knapp unter die Hochwassergrenze werden für die Deichbesucher eine feste, begehbare Fläche schaffen, die an gut 21 Stunden des Tages frei von Wasser ist. Es ist abzusehen, dass die Spülflächen von den Deichwanderern und ihren Hunden als temporärer Sandstrand empfunden und genutzt werden. Dadurch würde die Beunruhigung noch weiter in das Watt hinausgetragen werden und den dann noch verbleibenden Nahrungsgästen den Garaus machen. Auch dies bedeutet eine nachhaltige Beeinträchtigung des Natura-2000-Schutzziels.

### **Eingriffe in den Bestand des Schierlings-Wasserfenchels**

- Da Deutschland für den Erhalt des Schierlings-Wasserfenchels (*Oenanthe conioides*) aufgrund seines ausschließlichen Vorkommens im Süßwassertidebereich der Unterelbe besondere Verantwortung trägt und diese Art unter Strom- und Deichbaumaßnahmen gelitten hat, muss jede Maßnahme an der Tideelbe danach ausgerichtet sein, den Lebensraum dieser Pflanze zu erhalten und aufzuwerten. Der Gutachter weist im Anhang auf die kritische Situation des Schierlings-Wasserfenchels hin, indem er ausführt: „ Alle anderen Populationen (d.h. außer in den NSG Heuckenlock und Schweensand ) sind klein, unbeständig und in ihrem Bestand gefährdet“ ( S.8 Anhang ). Das entspricht der Einschätzung der Untersucher im E+E-Vorhaben zum Schutz des Schierlings-Wasserfenchels, das der Botanische Verein zu Hamburg von 2000–2004 durchführte.
- Da der Schierlings-Wasserfenchel im stärker vom Brackwasser geprägten Bereich der Unterelbe fehlt, muss angenommen werden, dass die einzige nachgewiesene, sehr kleine Population bei Glückstadt am Rande der Konkurrenzfähigkeit zum Brackwasserbereich liegt.



– In Randbereichen von Arealen, in denen die Umweltbedingungen für eine bestimmte Art gerade zur Fortpflanzung ausreichen, kann die Verschiebung eines Faktors zum Erlöschen der Teilpopulation führen. Es kann deshalb nicht ausgeschlossen werden, dass eine Zunahme des Salzgehaltes dazu führen kann, dass der Schierlings-Wasserfenchel aus dem Bereich Glückstadt verschwindet.

– Die bei dieser relativ kurzlebigen Art auftretenden relativ starken Populationsschwankungen waren auch beim E- und E-Vorhaben beobachtet worden. Daher ist dem Erhalt einer größeren Zahl von Einzelpopulationen besondere Bedeutung beizumessen. Dazu gehört, dass auch potentielle Standorte ihre Eignung behalten müssen.

– Inwieweit bei Ufervorspülungen darauf Rücksicht genommen werden soll, lässt sich den Unterlagen nicht klar entnehmen. So ist bei der Ufervorspülung „Glückstadt (oberhalb)“ ein potenzieller Standort des Schierlings-Wasserfenchels von der Vorspülung betroffen. Gleiches gilt für einen potenziellen Standort im Bereich Kollmar. In den Unterlagen findet dieser Aspekt keine Erwähnung.

– Es ist nicht auszuschließen, dass diese beiden Standorte vor Beginn der Maßnahmen aktuelle Vorkommen der Art aufweisen werden. Ob sich nach der Überspülung wiederum ein geeigneter Standort einstellen wird, ist hingegen äußerst fraglich, da sandige Ufer von der Art gemieden werden. Ob im Laufe der Zeit eine Aufschlickung der Flächen erfolgen könnte, lässt sich aus den Unterlagen nicht ablesen. Diese Thematik findet in den Ausführungen des Gutachters keinerlei Berücksichtigung und sollte eingearbeitet werden.

– Ebenso wird nicht darauf eingegangen, ob nach Beendigungen der Vorspülungen Standortbedingungen für angrenzende aktuelle oder potenzielle Standorte des Schierlings-Wasserfenchels noch in gleicher Qualität vorhanden sein werden. Gibt es z.B. Veränderungen der Standortbedingungen für bereits nahe von geplanten Vorspülungen nachgewiesene Vorkommen im Bereich Hetlingen und Lühe-Wisch?

– Die Planverfasser gehen davon aus, dass die Sandaufspülungen nicht als stabil betrachtet werden können. Das ist eine richtige Annahme, denn Sandverdriftungen aus Spülflächen sind in dieser Region aus vorhergegangenen Aufspülungen bekannt (z.B. im Kollmarer Hafen). Am Steinburger Elbufer befinden sich letzte Vorkommen des Schierlings-Wasserfenchels flussaufwärts von Glückstadt. Hier wurden auch potenzielle Standorte für diesen prioritären Endemiten benannt. Bekannt – und auch in den Planunterlagen dokumentiert – ist, dass die bedrohte Art ein schllickiges Substrat als Habitat erfordert.

– Eine Verdriftung von sandigem Material in die Vorkommens- und Eignungsflächen ist zu erwarten. Mit zunehmenden Sandbeimischungen verschlechtert sich die Siedlungseignung für den Schierlings-Wasserfenchel. Jegliche Gefährdungen dieser Art, für deren Erhalt die Bundesrepublik eine besondere Verantwortung trägt, sind zu unterlassen. Vor allem die Sandvorspülungen Kollmar verbieten sich aus diesem Grund in besonderer Weise, denn sie sind mit den Erhaltungszielen der EU-Richtlinien nicht vereinbar.

### **Falsche Ausgleichsberechnungen**

– Die Berechnungen zum Eingriffsausgleich und -ersatz beruhen auf derselben fehlerhaften Methodik der Gleichstellung von Schlick- und Sandwatt und behaupten im Wesentlichen die Auswirkungsneutralität der Eingriffe. Sie sind aus den oben genannten Gründen ebenfalls falsch, so dass die gesamte diesbezügliche Ausgleichsberechnung zurückzuweisen ist. Zudem dürfte für die Ufervorspülungen kein Ausgleichsbedarf entstehen, da die geplanten Eingriffe in den Natura-2000- Schutzflächen zu unterlassen sind.

### **Auswirkungen auf das Wattenmeer**

– Die Auswirkungen der strombaulichen Maßnahmen und Sedimentablagerungen im (Randbereich) des schleswig-holsteinischen Wattenmeeres sind unzureichend abgearbeitet worden. Wie bei den Auswirkungen auf die Lebensräume im Ästuar werden die Strömungs- und Sedimentverlagerungen als unerheblich eingestuft. Dem ist zu widersprechen. Als Folge der Vergrößerung des Fahrwasserquerschnittes werden in großem Umfang belastete Sedimente in den schleswig-holsteinischen Nationalpark Wattenmeer eingetragen. Dies führt mit großer Wahrscheinlichkeit zu strukturellen und ökologischen Veränderungen des Wattenmeeres. Diese Schadstoffbelastungen der eingebrachten Sedimente und ihre Verdriftung in den Nationalpark werden mit beschönigenden Bemerkungen wie „negative vorhabensbedingte Auswirkungen auf maßgebliche Bestandteile/ Erhaltungsziele“ und „anthropogene Veränderungen der natürlichen Dynamik“ (F1, S.118 ff) heruntergespielt.

### **Schutzgut Mensch – schiffserzeugte Belastungen**

– In Unterlage H1-d wird folgendes postuliert: „Die ausbaubedingten Änderungen der lang- und kurzperiodischen schiffserzeugten Belastungen lassen sich auf der Basis von Untersuchungen in hydraulischen Modellen für ausgewählte extreme Szenarien geschwindigkeitsabhängig exakt nur für die ausgewählte Unterwassertopographie.....bestimmen..... eine Quantifizierung der zukünftigen Maximalbelastung ist auch mit Hilfe der analysierten Naturmessungen nach dem Stand der Wissenschaft nicht möglich.“ – In der Konsequenz bedeutet dies jedoch, dass trotz der gegenteiligen Behauptungen nicht ausgeschlossen werden kann, dass durch die erhöhte Zahl der Schiffsbewegungen und die Größenzunahme der Schiffe die Deckwerk- und Deichfußbelastungen insbesondere an exponierten Abschnitten deutlich zunehmen. Die Unterlagen weisen auch darauf hin (H1-d, S. 115).

– Im Belastungsbereich II (km 666 bis km 698 ) wird aufgrund der zukünftigen Schiffsgrößen – unter der Voraussetzung, dass die Bemessungsgeschwindigkeiten eingehalten werden – mit erhöhten schiffserzeugten Belastungen in Abhängigkeit vom Passierabstand zu rechnen sein. Dies gilt auch für Abschnitte III und I. Damit ist die Gefahr gegeben, dass auch kleinere Deckwerk- und Deichfußschäden bei Sturmfluten, die aufgrund des Klimawandels mit größerer Heftigkeit und Dauer zu erwarten sind, zu einem Deichbruch mit katastrophalen Folgen führen können. Allein diese Aussagen müssen aufgrund der Vorsorge zu einer Unverträglichkeit des Vorhabens (besonders beim Schutzgut Mensch) führen.

– Die Behauptung, dass Fußgänger und Landfahrzeuge (größere Fahrzeuge sind auf den Deichverteidigungswegen und den Treibselwegen höchst selten anzutreffen) die Deiche und Deckwerke mehr belasten als schiffserzeugter Sog und Schwell und schiffserzeugte Vibrationen, ist dabei eine (unverantwortliche) Relativierung der Deichbruchrisiken und in den Unterlagen nicht überprüfbar.

– Weitere Gefahren für die Schutzgüter, wie bspw. die Gefährdung durch Sog und Schwell an den Badestränden und Sonnenstrände (Kollmar, Bielenberg, Brokdorf) sind unberücksichtigt geblieben. Nach Unterlage H1-d (Zusammenfassung) wird die Primärwelle um 20 cm an Höhe zunehmen und das Gefährdungspotential, z.B. für Kinder, noch verstärken.

### **8. Unzureichende EU-Verträglichkeitsprüfung**

– Die Ergebnisse der Prüfung der Verträglichkeit sind schlicht falsch, so dass das Projekt wegen Betroffenheit der Erhaltungsziele und des Schutzzweckes des kohärenten Schutzgebietsnetzes Natura 2000 nach § 34 Abs. 2 BNatSchG unzulässig ist.

– In jedem Falle ist gemäß § 34 Abs. 4 BNatSchG noch vor der Anordnung von vorgezogenen Maßnahmen und selbstverständlich auch vor einem Planfeststellungsbeschluss eine Stellungnahme der EU-Kommission einzuholen.

– Die Ausführungen zur FFH-Verträglichkeit der Ufervorspülungen am Steinburger Elbufer sind inhaltlich nicht nachvollziehbar, widersprechen den Leitfragen der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung (siehe Teil F, Tabelle 3), sind rechtlich nicht haltbar.

– Stereotyp wird in der zusammenfassenden Tabelle 3.1-2 immer dieselbe Fehleinschätzung für alle Eingriffe wiederholt: (s. Tabelle 2) „lediglich Aufhöhung der Gewässersohle, keine Biotopumwandlung (= keine Bestandswertveränderung)“

a) Diese Bewertung ist fachlich falsch, da sie Schlick- und Sandwatt unzulässig gleichsetzt und die Zonierung der Lebensräume im gut 3 m tiefen Bereich zwischen MTHW und MTNW übergeht.

b) Diese Bewertung ist rechtlich falsch, da die FFH-Richtlinie stets auf die Erhaltung realer Lebensraumtypen abzielt und nicht auf das unter eine Wertigkeit summierte Konglomerat verschiedener Lebensräume.

c) Die Ursache der methodischen und rechtlichen Falschbewertung besteht in der fehlenden Differenzierung von Schlick-, Sand- und Mischwatt (s. z.B. Tabelle 2.3-2 aus Teil H.5c Aquatische und amphibische Biotoptypen).

– In Wirklichkeit bedeutet die geplante Überdeckung von Schlickwatt durch die Sandaufspülung einen erheblichen Strukturwandel des natürlichen Lebensraums:

a) Verlust von vegetationsfreiem Brackwasserschlickwatt und seiner innewohnenden Lebewelt,

b) Beeinträchtigung bzw. Vernichtung von Nahrungsgebieten von Brut- und Rastvögeln, Verarmung der Biotopvielfalt und

c) vermehrte Beunruhigung.

- Durch den Biotopwandel ist die ursprüngliche Lebensraumfunktion nicht mehr wiederherstellbar.
- Die Ufervorspülungen im Steinburger Bereich verstoßen gegen den Schutzzweck der FFH-Richtlinie und müssen unterbleiben.
- Soweit eine Ufersicherung angestrebt ist, sind andere aufschlickende Verfahren ebenso zielführend, wirken jedoch gleichzeitig lebensraumerhaltend. Deshalb sind sie vorzuziehen.
- Vorhabensbedingt sind als Ergebnisse der Verträglichkeitsprüfung für die Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung (D 4.1), die Europäischen Vogelschutzgebiete (D 4.2) und der gesondert zusätzlich geprüften Arten (D 5) erhebliche Beeinträchtigungen der Erhaltungs- und der Schutzziele nicht auszuschließen. Gerade unter den Gesichtspunkten einer summationsbedingten Betrachtungsweise muss von erheblichen Beeinträchtigungen ausgegangen werden. Eingerechnet werden muss insbesondere auch, dass gerade die zur Heilung der Schäden von der Planung aufgeführten „Vorhabensmerkmale zur Vermeidung von Umweltbeeinträchtigungen“ gemäß Unterlage B.2 (Kap. 5.5) unter den Voraussetzungen der bautechnisch beabsichtigten „antidynamischen Wirkungen der Maßnahmen“, für sich genommen wiederum verbotene schutzzielwidrige Vorhaben darstellen. Wie bauseits beabsichtigt, werden diese Maßnahmen in dem verbleibenden Fließgewässersystem sogar erhebliche Veränderungen vor und hinter den technischen Einrichtungen hervorrufen, von denen aus der Sicht des Naturschutzes davon ausgegangen werden muss, dass sie in ihren negativen Ausmaßen ökologisch gar nicht abschließend prognostiziert werden können.
- Die beschönigenden Feststellungen, dass die Schutzgebietsziele und die Belange des Artenschutzes nicht beeinträchtigt werden, sind falsch, weil bereits die notwendige konsequente Trennung der konkurrierenden Leitbilder (F.1, Kap.2.1.4.4.1), die wegen der die Natur- und Kulturlandschaften übergreifenden Schutzgebiete und geschützten Arten in den amtlichen Unterlagen differenziert sein müssen, in dieser Verträglichkeitsprüfung falsch vorgenommen worden ist.
- Das gilt auch für Art und Umfang der bisherigen Nutzungen, die in ihrem rechtlichen und bis dahin ökologisch ausgeglichenen Rahmen den Schutzausweisungen letztlich nicht entgegenstanden. Für die Weiterentwicklung des Schifffahrtsweges, für den neue bauliche Eingriffe erforderlich sind, kann eine solche Feststellung nun aber nicht einfach fortgelten.
- 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.
- Anhand der folgenden Beispiele werden die gravierenden Mängel der Unterlagen deutlich:
  - PFU F1, Seite 167 hält für das Prüfgebiet "Schleswig-Holsteinisches Elbästuar und angrenzende Flächen /DE 2323-392" fest, es seien "erhebliche Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele bzw des Schutzzwecks des Prüfgebiets auszuschließen", dies allerdings unter Berücksichtigung der "Vorhabensmerkmale zur Vermeidung von Umweltbeeinträchtigungen" gemäß Unterlage B2, Kapitel 5.5. Die dortige Auflistung benennt – bezogen auf die FFH-Schutzgüter des Gebietes – Maßnahmen wie die zeitliche Unterbrechung von Saugbaggereinsätzen zum Schutz der Finte, Verzicht auf Überspülen von Auengehölzen, zum Schutz des Schierlings- Wassfenchels den Verzicht auf eine Verrohrung. Alles dies sind Minimierungsmaßnahmen, die als solche zwar der Vermeidung von Umweltbeeinträchtigungen dienen, die aber die Erheblichkeit im Sinne des FFH-Rechts nicht berühren.
  - Auch PFU F1, Seite 275 hält für das BSG "Unterelbe bis Wedel" fest, erhebliche Beeinträchtigungen seien nicht gegeben. Die auf Vögel bezogenen "Vorhabensmerkmale zur Vermeidung von Umweltbeeinträchtigungen" gemäß Unterlage B2, Kapitel 5.5 sind diesmal in Ergänzung zu den zuvor genannten die Tatsache, dass Baufeldräumungen vor Beginn der Brutzeiten vorzunehmen sind. Letzteres schließt jedoch keinesfalls aus, dass geeignete Bruthabitats zerstört werden.
- Dass es sich insgesamt bei der Beurteilung der erheblichen Auswirkungen um Fehleinschätzungen handelt, sei am Beispiel der Ufervorspülungen „Glückstadt/Stör oberhalb und unterhalb“ näher dargelegt:
- Lückenhaftes Datenmaterial für diesen Bereich wurde speziell bei den Gastvögeln (s. F1, S.103 ) verwendet. Es wurden Daten herangezogen, deren Erfassungen in der Regel während der

Hochwasserphase geschehen ist. Das ist jedoch unzureichend für eine Bestandesdarstellung und Einordnung der Erheblichkeit, da bei der internationalen Wasservogelzählung (alle 4 Wochen) die Daten im Zeitraum von 2 Std. vor bis 2.Std. nach Niedrigwasser erhoben werden.

– Eine Aktualisierung der Datenlage durch eigene Erhebungen ist ausgeblieben. Das gleiche gilt für die Erhebung der Brutvogelraten im angesprochenen Gebiet. Es wurden auch keine Vergleichsdaten herangezogen, obwohl aktuelle Bestandeszahlen z. B. Krickenten, Kiebitze, Alpenstrandläufer oder Kampfläufer etc. vorliegen.

– Die Veränderungen der Lebensräume werden falsch beurteilt. So bedeutet das Aufspülen von Sand auf 219 ha Schlickwatt bis knapp unter Tidehochwasser neben dem Verlust von Flachwasserzonen zugunsten von Sandwatt (G S. 36/37 Abb. 4-1) eine dauerhafte Veränderung des Lebensraumes durch Substratwechsel. Das aufgespülte Watt wird bei normalen Tiden rasch trocken fallen, so dass die Wiederherstellung eines Schlickwattes länger als 10 Jahre dauern wird.

– Vorhandene wertvolle Vegetationsflächen (B2, S.45, 3.4.4 u. G, S. 36/37) sollen – soweit bautechnisch möglich – von den Vorspülungen ausgenommen werden. Abgesehen davon, dass dies lediglich Absichtserklärungen und keine hinreichend bestimmten Aussagen des Vorhabensträger sind, wird nicht dargestellt, was bautechnisch möglich ist und wie dann vorgegangen werden kann. Es muss deshalb vom sog. „worst case“ ausgegangen werden, d.h., dass es nicht möglich ist, aus welchen Gründen auch immer, wertvolle Vegetationsflächen bautechnisch auszunehmen.

– Folglich sind in der FFH-VP 33,5 ha ( s. G, S.45 ) Schilfröhricht bzw. Brackwasserröhricht erheblich beeinträchtigt und eine Regeneration kann nur langfristig erwartet werden. Abgesehen davon sind durch Rhizomfäule (s. Unterlage G, S, 91 V2-b) nach Halmknickung größere Verluste von Schilfflächen möglich.

– Es wird behauptet, dass den Röhrichtbrütern bei Verlust ihrer Brutgebiete genügend Ausweichreviere zur Verfügung stehen würden. Da aber offenbar die Ufervorspülungen im wesentlichen gleichzeitig vorgenommen werden, sind die Ausweichmöglichkeiten für Röhrichtbrüter während der gesamten Bauzeit von 21 Monaten und den Jahren danach bis zur Regeneration der Röhrichte auf keinen Fall ausreichend (B2, S.62, Abb. 3.5-1). Unberücksichtigt bleibt bei dieser Argumentation, dass bestehende Ausweichhabitate bereits besetzt sind bzw. nur noch begrenzt neue Reviere und Brutplätze bieten können. Die Habitatkapazität für die einzelnen Arten ist, wie die als Folge auftretenden weiteren Verdrängungen in den Ausweichhabitaten, nicht berücksichtigt worden.

– Die zur Vermeidung von Gelegeverlusten bei den Röhrichtbrütern vorgesehene Mahd der Brutplätze und Revierflächen für brutwillige Vögel im Vorwege ist ebenfalls als Teil des Eingriff zu werten und kann nicht mindernd auf die Erheblichkeit angerechnet werden (G, S. 46 und S. 92, V2-f).

– Unberücksichtigt wurde weiterhin, dass die Sandvorspülungen dazu führen, dass der Besucherdruck auf die Flächen zunimmt. Aus ungestörtem nicht begehbarem Schlickwatt wird ein begehbares Sandwatt, so dass freizeitbedingte Störungen den Lebensraum häufiger stören werden. Damit ist eine zusätzliche Verschlechterung des Erhaltungszustandes des FFH-/ bzw . Vogelschutzgebietes vorprogrammiert.

– Zusammenfassend lässt sich somit feststellen, dass im Beispiel die Ufervorspülungen Glückstadt/Stör mit den Erhaltungszielen der FFH- und Vogelschutzrichtlinie nicht vereinbar sind und deshalb nicht durchgeführt werden dürfen.

– Zu kritisieren ist, dass bei den Fischen nur alte oder nur auf Teilbereiche ausgerichtete Unterlagen verwendet wurden. Schon früher wurde kritisch hinterfragt, warum z.B. Larvenstadien der Finte im Mühlenberger Loch den offiziellen Elbstromuntersuchern von Strom- und Hafenbau unbekannt geblieben waren, damals waren es die zu groben Netzmaschen, das zu grobe Zeitraster und das Probefischen allein in der Fahrrinne, die zu dem fragmentarischen Ergebnis führten. Ähnliche Lücken bleiben zu kritisieren. Jedenfalls ist die Beurteilungsgrundlage für die vorliegende FFH-Verträglichkeitsprüfung unzureichend. Folglich sind die Schlussfolgerungen der FFH-Verträglichkeit ebenfalls fehlerhaft und genügen nicht den rechtlichen Anforderungen.

### **Gebietsbeeinträchtigungen: NSG Neßsand**

– Aus eigener Beobachtung ist bekannt, dass schon heute das Nordufer der Elbinsel Neßsand unter Erosion leidet. Hier hängen streckenweise die Rhizome der Meerstrandssimse (*Bolboschoenus maritimus*) aus dem Ufer und zeugen von der Wucht der Schiffswellen und ihrem Sog. Nichts davon steht in den Planunterlagen, kein Vergleich der Uferlinien jetzt mit früher ist zu finden. Man muss

daher zu der Annahme gelangen, dass den Planverfassern die Wertigkeit als FFH-Gebiet gar nicht genau bekannt ist.

– So wird auch die Frage nicht konkret untersucht, wie sich bei Anlage der Begegnungsstrecke und der Zunahme der Schiffsgößen bei nicht geregelten Geschwindigkeiten die Uferlinie des Gebietes entwickeln wird. Die Unterlagen sind unzureichend und nicht geeignet, die geplanten Maßnahmen als verträglich mit FFH-Zielen zu rechtfertigen.

### **Beeinträchtigung von prioritären Arten gem. FFH-RL**

– Die lückenhafte Erfassung von europäisch geschützten Arten und Lebensräumen soll an zwei Beispielen erläutert werden:

– Die Untersuchungen im Rahmen des E+E-Vorhabens des Botanischen Vereins zu Hamburg zum Schierlings-Wasserfenchel (*Oenanthe conioides*) haben auch auf Neßsand Standorte nachgewiesen. Diese sind am Nordufer gelegen und daher durch zunehmende Erosion akut bedroht. Die Aussagen der FFH-VP entsprechen überhaupt nicht der Gefährdungslage und sind daher zu überarbeiten.

– Die Freie und Hansestadt Hamburg hat jüngst das „Rapfenschutzgebiet Hamburger Stromelbe“ festgelegt, um den Vorgaben der EU zu entsprechen. Es ist daher detailliert darzulegen, in welcher Weise Ufervorspülungen die Reproduktion der Rapfen beeinflussen werden.

### **Unzulässige Ermittlung und Bewertung**

– Bei einer FFH-VP sind die Ziele und Vorgaben der RL zu beachten. Es ist beispielsweise vollkommen unzulässig, bereichsweise auftretende Zu- und Abnahmen der Sedimentation gegeneinander zu Null zu bringen und daraus neutrale Auswirkungen zu machen (so nachzulesen in E 11, S.84 f). Konkrete Bedeutung kann das z.B. für die Eiablage und die Larvenstadien der Finte haben, die sehr spezielle Ansprüche an geeignete Biotope hat.

### **Unzulässige Vermischung von Schutzgebiet und Schutzgütern**

– Die FFH-Richtlinie stellt bei der Verträglichkeitsprüfung auf die Erheblichkeit der Beeinträchtigungen eines Schutzgebietes ab. Die vorgelegte FFH-VP bringt dadurch, dass sie die Beeinträchtigung eines Schutzgutes (S. 204 u.a. für die Finte) auf den gesamten Tidebereich der Elbe bezieht. Das ist unzulässig.

### **Unzureichende Bewertung der Bedeutung von Änderungen des MThw**

– Es ist sachlich nicht zu rechtfertigen, eine dauerhaft eintretende Änderung des MThw mit dem Einwand der auch heute auftretenden Schwankungen zu verharmlosen. Die Herangehensweise der Gutachter ist hier eine ganz andere als bei der vorausgegangenen Elbvertiefung. Damals wurden solche Flächen-Verluste in die Untersuchung aufgenommen und bewertet. Die heutige Vorgehensweise stimmt mit den Vorgaben der FFH-Richtlinie nicht überein.

– Dies gilt insgesamt für die Verträglichkeitsuntersuchung. Die gleichlautenden Folgerungen der Unerheblichkeit bei nahezu allen Eingriffen überrascht und ist nicht nachvollziehbar. Die Unzulänglichkeit der Unterlagen ist an dieser Stelle nochmals zu verdeutlichen. So ist unverständlich, dass die großflächigen Schlickwatten (LRT 1140) mit Sand überspült werden (Ufervorspülungen) oder ihren lebensraum-typischen Charakter vollständig verlieren. Außerdem wird die Ufertopographie wesentlich überformt. Dennoch wird Unerheblichkeit bescheinigt (F1, S. 137).

– Ähnliches gilt aber auch für den LRT 1130 (Ufervorspülungen). Hier (bspw. F1, S. 132) wird die Erheblichkeit mit dem Argument verneint, der Funktionsverlust für die bestehenden charakteristischen Arten des Sublitorals sei mit einem Funktionsgewinn für die charakteristischen Arten des Eulitorals verbunden. Dem ist aus Rechtsgründen entgegenzutreten. Die Umwandlung eines Lebensraums in einen anderen bleibt ein Eingriff.

– Für die Umlagerungstelle Medembogen (F1, S. 132) wird behauptet, es handele sich um Auswirkungen auf die Struktur des LRT in der Form langfristig-dauerhafter, lokaler Lebensraumveränderungen im Sinne einer Aufhöhung der Gewässersohle oder Verschlechterung der Lebensbedingungen für charakteristische Arten des LRT. Dem ist insoweit zuzustimmen. Auswirkungen werden aber nur baubedingt konzidiert. Dem wird widersprochen. Was die baubedingten Auswirkungen angeht, ist wiederum zunächst nicht zu verstehen, warum diese angesichts des Umfangs der Maßnahmen unerheblich sein sollen. Vermutet werden kann eine Wertung der



Art, diese Auswirkungen seien "kleinräumig (!), kurzfristig". Dem wird entgegen getreten. Wenn es überhaupt um relative Flächengrößen geht, dann ist nicht das Verhältnis der Eingriffsfläche zur Gesamtfläche des Gebiets relevant, sondern allenfalls der Umfang des jeweiligen Lebensraumtyps und dessen zerstörter Anteil. Dieser Anteil ist hier überhaupt nicht kleinräumig. Vor allem aber ist zu beachten, dass auch nach Auffassung der Planung die Auswirkungen der Verfüllung der Medemrinne räumlich nicht auf den Bereich der jetzigen Rinne beschränkt bleiben. Die Maßnahme soll ja bewusst dazu dienen, die Strömungsverhältnisse im gesamten Mündungsbereich der Elbe substantiell zu ändern. Dies bedeutet, dass in erheblichem Umfang in die angrenzenden flacheren Wasserzonen eingegriffen wird, was für das Klotzenloch auch zugegeben wird. Geprüft wurden diese Auswirkungen jedoch nicht, so dass hier erhebliche Defizite der Wirkungsanalyse bestehen.

– Was wiederum die Schlickwatten angeht, ist deren besondere Bedeutung im internationalen Maßstab zu berücksichtigen, aber auch die herausragende Rolle, die sie für das Gesamtgebiet und dessen Funktionsfähigkeit als Vogelschutzgebiet mit Trittsteinfunktion auf dem Vogelzug für eine ganze Reihe von Arten, die auf Schlickwatten angewiesen sind, haben. Die nach Auffassung des BUND großflächige Vernichtung von Schlickwatten durch Sandüberspülungen kann nicht als Umdefinition von Lebensräumen bei gleich bleibender Qualität definiert werden.

– Die Zerstörung jeden einzelnen Schlickwattenbereichs durch Sandüberspülung ist daher aus Rechtsgründen so zu werten, dass das "Gebiet als solches" beeinträchtigt wird.

– Soweit insgesamt der Lebensraum Elbe durch die geänderte Morphodynamik als Folge der Elbvertiefung beeinträchtigt wird, und nach Maßgabe der Berechnungen der Vorhabensträger diese Eingriffe als unerheblich angesehen würden, sind immer noch die obigen Ausführungen zu bedenken, wonach die Stabilität der Berechnungen der Vorhabensträger nicht gesichert ist. Selbst wenn man also dem Vorhabensträger zustimmen würde, dass nach dem jetzigen Stand der Rechnungen Unerheblichkeit gegeben wäre (was der BUND allerdings schon verneint), dann wäre nach Maßgabe der obigen Überlegungen gleichwohl nicht mit wissenschaftlicher Gewissheit ausgeschlossen, dass es zu erheblichen Einwirkungen kommt.

– Im Grunde ist diese Überlegung aber "nur" für den Lebensraumtyp 1130 (Ästuar) relevant. Sie betrifft die Frage, ob das Elbeästuar erheblich beeinträchtigt wird. Dies ist der Fall, jedenfalls ist es unter Einbeziehung der gebotenen Stabilitätsbetrachtungen nicht auszuschließen. Es geht um die Frage, ob in das Gebiet als solches eingegriffen wird. Hierunter ist zu verstehen, ob das Gebiet in seinen maßgeblichen Erhaltungszielen leidet. Dies muss mit wissenschaftlicher Gewißheit ausgeschlossen sein, was hier aber nicht der Fall ist.

– Für die Frage der Schlickwatten braucht auf derartige Überlegung nicht zurück gegriffen zu werden, um die Erheblichkeit der Eingriffe zu bejahen. – Die dargestellte Rechtslage, die auf der so genannten Waddenzee-Entscheidung (Muschelfischerurteil) des EuGH beruht, ist den Vorhabensträgern durchaus bekannt (F1, Seite 22).

– Diese Rechtslage wurde jüngst vom Bundesverwaltungsgericht in der Entscheidung zur Westumfahrung Halle bestätigt.

– Schließlich ist anzumerken, dass die FFH-Verträglichkeitsprüfung nur ex negativo argumentiert und positive Ansätze in Richtung Wiederherstellung ignoriert. Wir machen beispielhaft geltend, dass ohne eine Vertiefung für den Stör Wiederansiedlungsmöglichkeiten bestehen, während dies nach der Durchführung der Elbvertiefung nicht mehr der Fall sein wird. Die Vernichtung solcher Wiederherstellungsmöglichkeiten stellt aus Sicht des BUND gleichfalls einen erheblichen Eingriff dar. In Frage gestellt werden auch die vielfältigen Artenschutzprogramme für wandernde Fische (z.B. Aal und Lachs) in den Nebenflüssen der Elbe, für die die Auswirkungen und Folgen einer Vertiefung zum „Hindernis“ wird.

– Der gewählte Maßstab für die Erheblichkeit der Eingriffe bei den einzelnen Lebensraumtypen und Arten ist zudem ungeeignet. Statt des Leitfadens für Verträglichkeitsprüfungen beim Bundesfernstraßenbau des BMV heranzuziehen, mit dem verbal-argumentativ auch die zugegebenen Flächenverluste von Lebensräumen als unerheblich eingeschätzt werden (siehe Umwandlung von LRT 1130 in LRT 1140) ist der Methodenansatz des Bundesamtes für Naturschutz heranzuziehen, der konkrete Flächenverlustgrenzen benennt. Das BfN hat dort für Ästuarien (LRT 1130) und Schlick- und Sandwatt (LRT 1140) zur Konvention erhoben, dass für diese Lebensraumtypen schon der Flächenverlust von jeweils 200 m<sup>2</sup> als erheblich einzustufen ist. Auch wenn keine Bilanzierung der Lebensraumverluste in den Unterlagen genannt werden, so ist aufgrund der Ufervorspülungen und Unterwasseraufspülungen von mehreren hundert Hektar deutlich zu erkennen, dass der direkte Flächenentzug erheblich im Sinne der FFH-RL ist.

## 9. Wasserrahmenrichtlinie (WRRL)

- Der BUND widerspricht der Auffassung des Vorhabensträgers, dass das Vorhaben ungeeignet sei, die Zustandsklassen einzelner Qualitätskomponenten in den Wasserkörpern des Untersuchungsgebietes (UG) zu verändern (E, Kap. 21, S. 4). Allein die Tatsache, dass fast 1.300 ha Unterwasserablagerungsstätten und ca. 330 ha Ufervorspülungen im Untersuchungsgebiet vorgenommen werden sollen, zeigt die Dimension dieses Eingriffes.
- Der Vorhabensträger selbst geht davon aus, dass es zu „erheblich negativen Auswirkungen“ auf die aquatischen Biotope durch die Verbreiterung und Vertiefung sowie durch die Anlage von Unterwasserablagerungsflächen und Ufervorspülungen kommen wird (H.5c, S. 52). Diese Maßnahmen finden z.T. in Naturschutz- und FFH-Gebieten statt und sind als Eingriffe zu bewerten, die dem Verschlechterungsverbot der WRRL widersprechen.
- Insbesondere im Wasserkörper „Übergangsgewässer“ (Elbe) ist zu erwarten, dass Makrophyten und Makrozoobenthos deutlich geschädigt werden. So werden zum Beispiel die geplanten Ufervorspülungen im Bereich der Störmündung eine der letzten mehr oder weniger intakten Bereiche mit Unterwasserpflanzen zerstören. Eine entsprechende Wiederbesiedelung hält der BUND zumindest in der jetzt vorhandenen Qualität für nicht wahrscheinlich.
- Eine weitere wichtige Qualitätskomponenten im Sinne der WRRL steht die Durchgängigkeit für wandernde Fische dar. Hier ist davon auszugehen, dass zum Beispiel für die Meerforelle als Lang-Distanz-Wanderfisch die Verschlechterung der Sauerstoffsituation (s. u.) in den Sommermonaten eine erhebliche Beeinträchtigung darstellt. Die Meerforelle als diadrome Fischart zieht genau in den sauerstoff-kritischen Monaten Mai – Juli stromaufwärts.
- Ebenfalls nicht mit dem Verschlechterungsverbot der WRRL in Einklang steht die vom Vorhabensträger prognostizierte Zunahme des Eintrages schlickiger Sedimente in die Nebeneiben (H 1c, Seite V). Die Nebeneiben gehören zum Einzugsgebiet der Elbe im Sinne der WRRL, eine weitere Verlandung der Flachwasserzonen durch vorhabensbedingten zusätzlichen Sedimenteintrag ist nicht akzeptabel. Flachwasserzonen (Litoral) stellen die wichtigsten Bereiche für alle Lebens- und Umsetzungsprozesse im Fluss dar (ARGE Elbe 1994).
- Die Verbände widersprechen zudem der Auffassung, dass eine Verschlechterung im Sinne der WRRL nur dann vorliegt, wenn es zu einer Veränderung der Zustandsklassen für einzelne Qualitätskomponenten kommt. Dies wird in der Fachliteratur durchaus anders gesehen (Söhnlein 2006, Ginzky 2005).
- Der Vorhabensträger negiert somit die Verschlechterung von Qualitätskomponenten im Sinne der WRRL, um die nach § 25 d Abs. 3 WHG notwendige Prüfung „anderer geeigneter Maßnahmen“ nicht vornehmen zu müssen!

## 10. Naturschutz-, Artenschutzrecht

- Voranzuschicken ist, dass auch die Beeinträchtigung artenschutzrechtlicher Belange an die zuvor besprochenen technischen Gutachten (Wasserstände, Morphologie, ...) anbindet (F2, S. 60ff.). Die Frage der Erheblichkeit ist also ebenfalls unter den oben mehrfach erörterten Stabilitätsvorbehalt zu stellen.
- Die prioritäre Art Nordseeschnäpel ist für das FFH-Gebiet „Untere Elbe“ zwar als wertbestimmende Art benannt, trotzdem wird sie lediglich im Rahmen des Screenings abgehandelt (F.1, S.181), aber nicht mehr untersucht. Dies ist eine grobe Missachtung artenschutzrechtlicher Bestimmungen. Es gibt Laichhinweise im Bereich Lühesand. Gegenüber bei Hetlingen sollen massive Ufervorspülungen durchgeführt werden, die erhebliche Eingriffe im Lebensraum dieser Art nach sich ziehen. Davon finden sich in den Unterlagen keine Hinweise.
- Auch in den gebietsübergreifenden Angaben (F.1, S. 90) wird der Nordseeschnäpel nicht behandelt. Seit der Inbetriebnahme einer Fischaufstiegsanlage am Wehr von Geesthacht sind die traditionellen Laichgebiete in der mittleren Elbe von der Art wieder zu erreichen. Die Laichgebiete und die Erreichbarkeit von Lebensräumen im Oberlauf der Elbe besitzen eine hohe Bedeutung für das Überleben und die Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustandes für diese Art.
- Angesichts der massiven Eingriffe gerade in die Lebensräume von Vogelarten aber auch sonst im Hinblick auf die Umgestaltung der Flachwasser- und Uferbereiche des Elbeästuars kann der Einschätzung in F2, S. 54, ein artenschutzrechtliches Abweichungsverfahren sei für Tierarten nicht angezeigt, nicht gefolgt werden.

– Soweit dies für Pflanzenarten anders gesehen wird, (F2, S. 68) wird bestritten, dass eine Befreiung möglich ist. Auf die obigen Ausführungen zum Bedarfsnachweis wird verwiesen.

## **11. Landschaftspflegerischer Begleitplan (Teil G)**

- Das Vorhaben ist weiterhin unzulässig wegen des Nichtausgleichs der Eingriffe in die Natur!
- Generell ist festzuhalten, dass Ausgleichsmaßnahmen in einem FFH- und Naturschutzgebiet sich verbieten, zumal wenn es als hochwertig einzustufen ist. Wir ziehen hierzu das Urteil zur teilweise Deichöffnung vor der Wedeler/Haseldorfer Marsch heran, die zum Ausgleich für Eingriffe in das Mühlenberger Loch hätte dienen sollen.
- Weil der LBP Bestandteil der Fachplanung ist und planfestgestellt wird, müssen die Maßnahmen bestimmt genug und eindeutig formuliert werden. Sie dürfen nicht, wie z.B. für die Mehrheit der Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen geschehen, in der Beliebigkeit eines Komparativs stehen. Auch die mehrfach geäußerten Absichten und wünschenswerten Maßnahmen zur Vermeidung sind entweder verbindlich zu machen oder als Vermeidungsmaßnahme nicht anrechenbar. Siehe bspw. bei den V2 der Ufervorspülungen, die „Gehölzbestände aussparen sollen“, „nicht während der Brutzeit und Laichzeit erfolgen sollen“.
- Die Planung sieht die rechtliche Absicherung von potentiellen Eingriffen z.B. in derzeit ausreichenden Fahrwassern vor. Da eine spätere Baggerung und damit Schädigung der Natur dann aber ohne Ausgleich bliebe, müssen derartige Eingriffe bereits jetzt entsprechend vorgezogen mit berücksichtigt werden. Hinzu kommt, dass eine Rinnenfreilegung der Schwarztonnensander Nebelbe als negativen Folgeeffekt die Befahrbarkeit auch bei Niedrigwasser mit sich bringt und damit vermehrt Erholungssuchende in das Gebiet ziehen wird, was einer beabsichtigten störungsarmen Entwicklung entgegensteht.

### **Fehlerhafte Eingriffs-/Ausgleichsbilanz**

– Die Eingriffs-Ausgleichs-Bilanz ist nicht nachvollziehbar, denn sie enthält zu viele Widersprüche. Zum Beispiel widersprechen sich die Eingriffsbewertung von vegetationslosem Watt im Rahmen der Ufervorspülung und die Bewertung beim Ausgleich Nebelbe Schwarztonnensand. Widersprüchlich ist auch die Beurteilung von Ufervorspülungen (vgl. LBP S. 45/46 mit S. 63/64).

### **Fehlender Abschluss der vorherigen Kompensation**

– Noch sind die Untersuchungen im Rahmen der Beweissicherung der im Jahre 1999 abgeschlossenen Elbvertiefung nicht beendet. Sie laufen teilweise noch bis zum Jahr 2014. Andererseits bilden sie die Grundlage für eventuell erforderliche weitere Ausgleichsmaßnahmen, um die festgelegten Ziele der UVU zu erfüllen. Jetzt beginnt man mit der nächsten Vertiefung, ohne die laufenden Untersuchungen abgeschlossen zu haben. Durch die Verschränkung der beiden Maßnahmen wird ein rechtlich und fachlich geordneter Abschluss der Beweissicherung verhindert.

### **Unsicherheiten der Prognosen**

- Die Planverfasser behaupten, es werde bestimmte negative Auswirkungen nicht geben. Die Aussagen werden mit mathematischen und hydraulischen Modellen belegt, die weder nachprüfbar sind noch als gesichertes Wissen gelten können. Dies wird auf Grund der beobachtbaren tatsächlichen Entwicklung bestritten:
- Im Bereich Hanöfer Sand/Mühlenberger Loch hat es eine Ausgleichsmaßnahme bei der letzten Elbvertiefung gegeben, um die es heute recht still geworden ist. Es sollte eine Flutrinne entstehen, um Fischern eine Verbindung zur Binnenelbe südlich Hanöfer Sand zu schaffen. Diese wurde entsprechend den Berechnungen von Strom- und Hafenausbau auch ausgebagert. Aber die Natur hat sich anders entwickelt als die Berechnungen voraussagten: Die Rinne hat sich mit Sedimenten aufgefüllt. Die positiven Wirkungen für die Natur sind ausgeblieben, der festgesetzte Ausgleich ist noch zu erbringen. – Die Planfeststellungsbehörde wird auf das bestehende Ausgleichsdefizit hingewiesen. Zumindest muss der Einfluss benachbart geplanter Ausbaumaßnahmen auf die alte „Ausgleichsmaßnahme“ untersucht und das Defizit durch neue Auflagen ausgeglichen werden.
- Die Ufervorspülung Wisch an der Mündung der Lühe befindet sich an der Abzweigung der Binnenelbe Hanhöfer Sand. Die Vermutung ist nahe liegend, dass der Flutstrom in die Nebelbe dadurch eingengt werden würde. Dadurch könnte die Strömung in diesen Arm abnehmen und

die Sedimentation gefördert werden. In den Unterlagen ist keine Aussage zu finden, wie sich hier die Situation entwickeln wird. Jedenfalls wird die prognostizierte Entwicklung in Zweifel gezogen.

### **Mangelhafte Beurteilung der Ufervorspülungen**

– Die Argumentation bei der Bewertung von Ufervorspülungen ist nicht akzeptabel. Es genügt nicht zu behaupten, das Schilf würde schon irgendwann durchwachsen und den Eingriff damit zu relativieren. Um den Eingriff richtig zu bewerten, wäre die Klärung der folgenden Frage erforderlich: Bleibt die Funktion des aufgehöhten Geländes für alle vorher dort siedelnden Organismen die gleiche? Bleibt die Aufspülfläche weiterhin die gleiche Zeit von Wasser bedeckt? Werden die stromseitigen Kanten so flach verlaufen wie heute? Welche Folgen können die Vorspülungen für den Lebenszyklus von Fischen mit sich bringen? Da nach EU-Recht streng geschützte Fischarten betroffen sind, für die in der Elbe Lebensraum zu sichern ist, ist dieser Mangel zwingend zu beheben.

### **Unzureichende Bewertungsmaßstäbe der Erheblichkeit**

– Unzulässig ist, alle Eingriffe als unerheblich zu bezeichnen, wenn ihre Wirkungen bis zu 3 Jahre dauern oder wenn sie nur von geringer Ausdehnung sind. Dafür gibt es keine fachliche und rechtliche Grundlage. Statt dessen wären die einschlägigen Vorgaben des Bundesamtes für Naturschutz und die Kriterien der EU-Kommission zu beachten. Auch im hamburgischen Naturschutzgesetz (alter Fassung) ist klar definiert, dass sowohl die Flächengröße als auch die Höhe der Aufschüttung eine Rolle spielt. Bei einer derartigen Beurteilungsgrundlage ist absehbar, dass ein ganz erheblich zu geringer Ausgleich vom Vorhabenträger angesetzt wird.

### **Kritisch zu bewertende Ausgleichsmaßnahmen**

– Generell ist festzuhalten, dass Ausgleichsmaßnahmen in einem FFH- und Naturschutzgebiet sich verbieten, zumal wenn es als hochwertig einzustufen ist. Es sei in diesem Zusammenhang auf das Urteil um die teilweise Deichöffnung vor der Wedeler/Haseldorfer Marsch hingewiesen, welche zum Ausgleich für Eingriffe in das Mühlenberger Loch hätte dienen sollen. Diese Kritik betrifft die teuerste Ausgleichsmaßnahme des beantragten Verfahrens, nämlich die Nebelbe im Bereich Schwarztonnensand. Ob die negativen Erfahrungen aus dem Misslingen der Flutrinne am Mühlenberger Loch in die Planung eingeflossen sind, ist den Unterlagen nicht zu entnehmen. Sie ist aber rechtlich geboten.

– Ein anderer kritischer Punkt ist das Verhältnis von Aufwand (Herstellung und Unterhaltung) der Ausgleichsmaßnahme. Auch hier scheint es bei der Bearbeitung der Planunterlagen zu verschiedenen Ansätzen gekommen zu sein, da sich gegensätzliche Aussagen über eigentlich zu vermeidende aber dann doch viel höher auflaufende Kosten finden, bei denen die Unterhaltung mit fast 17 Mio. zu Buche schlägt. Es ist daher die Frage zu prüfen, welche anderen Maßnahmen, die ein verantwortbares Maß an Unterhaltung gegenüber direkten Maßnahmenkosten mit sich bringen, untersucht worden sind. Auch hier ist die Planfeststellungsbehörde gefordert, alle Möglichkeiten prüfen zu lassen.

### **Süßwasserzone erfordert anderen Ausgleich**

– Eingriffe in dem nicht durch Brackwasser beeinflussten Bereich erfordern einen Ausgleich auch in diesem Bereich und dürfen nicht im Brackwasserbereich erfolgen, wie dies bei der Nebelbe bei Schwarztonnensand der Fall ist. Für die Süßwasser-Tideelbe sind andere Ausgleichsmaßnahmen vorzulegen.

– Die geplanten Ufervorspülungen engen den Flutraum der Elbe ein. Da der Vorhabenträger im Zuge seines Sedimentmanagements auch das Wiederherstellen von Flutraum vorsieht, ist zu fragen, wo dieser Ausgleich im limnischen Bereich zu finden ist.

### **Monitoring**

– Ohne ein Monitoring der Erfolge oder Misserfolge der Ausgleichsmaßnahmen darf ein so umfangreiches Verfahren mit Eingriffen in sensible Bereiche des Ökosystems Elbe nicht durchgeführt werden. Den Unterlagen ist dazu nichts Konkretes zu entnehmen. Die Häufigkeit der Peilungen war bisher unzureichend und sollte künftig in den neuen Flachwasserzonen und Nebelben jährlich erfolgen.

- Die Abgabe von Bodensedimenten an Dritte (Verkauf), die zwar nur vorgesehen, aber nicht real geplant ist, wird als nicht eingriffsrelevant bezeichnet. Dabei fungiert der Planungsträger hier aber als Kies- oder Sandgrubenbetreiber. Kies- und Sandgruben sind aber sehr wohl höchst eingriffsrelevante Vorhaben.
- Für die angeblichen Ausgleichs-/Ersatzmaßnahmen sollen 2,21 Mio. qbm Baggergut (ohne Einrechnung der später erforderlichen und schon angekündigten Pflegebaggerungen) bewegt werden. Zusammen mit den Vorhabensbedingten Baggermengen sollen 42,2 Mio. qbm Boden im natürlichen Wirkgefüge der Außen- und Unterelbe dauerhaft und systemwidrig untergebracht werden, ohne dass ihre, die natürliche Genese erheblich beeinträchtigenden Auswirkungen, auch nur ansatzweise berücksichtigt werden. Der Widersinn wird bereits an dem Erfordernis deutlich, die künstlichen Ausgleichsmaßnahmen in einem Naturraum gegen die Naturkräfte pflügen zu müssen, in dem ansonsten die Natur in freier eigener Sukzession gar keiner Pflege bedarf.
- Laut Unterlagen werden durch das Vorhaben 2793,4 ha Abtragungsfläche (s. G, S.17/18 Tab. 2–3) und 1838,5 ha Verbringungsflächen (s. B2, S. 37, Tab.3.4.1-1) insgesamt also 4631,9 ha in Anspruch genommen bzw. stark verändert. Angesichts dieser Flächengröße sind die geplanten Kompensationsmaßnahmen im NSG Schwarztonnensand und im NSG Asseler Sand nicht ausreichend.
- Der BUND hat zudem erhebliche Zweifel an der Nachhaltigkeit der Maßnahme, da ganz offensichtlich Unterhaltungsbaggerei – sogen. Pflegebaggerungen (Maßnahme P1) – zum Offenhalten der Rinne nötig sein werden. Damit werden alle drei Jahre die Benthosorganismen aufs neue abgebaggert. Eine artenreiche Fauna und Flora kann sich nicht entwickeln und den erforderlichen Ausgleich erbringen.
- Weil die Eingriffsmaßnahmen länderübergreifend erfolgen, sind sie auch länderübergreifend zu betrachten und ggf. auszugleichen. Ökosysteme sind von administrativen Grenzen unabhängig. Liegt es am Geschäftsbereich des beauftragten Planungsbüros, dass Ausgleichsmaßnahmen nur in Niedersachsen vorgesehen sind?

#### **Exemplarisch einige Beispiele für eine fehlerhafte Planung:**

- In der Außenelbe werden 1283,4 ha der Gewässersohle durch Baggergut überdeckt und zwar durch eine 3 m dicke Schicht (G, S. 24, Tab.2-5 ). Ein totaler Verlust der Zoobenthosorganismen wird eintreten und sich nicht innerhalb von 3 Jahren regenerieren . Das Einbringen von Hartsubstrat zur Befestigung der Ablagerungsflächen als Ausgleichsmaßnahme zu deklarieren ist nicht rechtskonform (G, S. 73 ). Die Gutachter bestätigen dies, wie die Ausführungen auf S.74 zeigen:
  - „Die Anlage von UWA's führt zu einem dauerhaften Wandel der benthischen Lebensgemeinschaften ..... Verlust von Lebensraum für die natürliche Weichbodenfauna“.
  - Das bedeutet, die UWA's sind für die Fischbrut nicht mehr nutzbar. Erhebliche Verluste für die Fischerei sind vorprogrammiert. Die vom Gutachter benannten erheblichen Beeinträchtigungen aquatischer Biotoptypen von sehr hohem und hohem Wert im Bereich der UWA's von 270 ha müssen voll ausgeglichen werden (s. Unterlage G, S. 73 ).
  - Nicht nachvollziehbar ist allerdings, weshalb lediglich 270 ha als ausgleichswürdig erachtet werden, obwohl von einem Verlust von aquatischen Biotopen in einer Flächengröße von 1283 ha auszugehen ist.
  - Ähnliches gilt für die Überspülung von 219 ha Schlickwatt mit Sand im Bereich Glückstadt/Stör, der Beeinträchtigung von Röhrichtbiotopen auf 33,5 ha. Die Behauptung, dass sich die beanspruchte Röhrichtfläche durch die Vermeidungsmaßnahme V2-b halbieren ließe, ist nicht nachvollziehbar. Es wird nicht dargestellt, wie sich die Überspülung von Röhrichtflächen technisch vermindern lässt.
  - Durch die Befüllung der Spülfelder werden auf Schwarztonnensand und Pagensand 27,2 ha Biotoptypen von hoher Wertigkeit (Wertstufe 5) und 72,5 ha Biotope von mittlerer Bedeutung überdeckt. Kompensationsverpflichtungen werden im Hinblick auf angeblich zeitnah entstehende gleichwertige Biotope verneint. ( G, S. 66-68 ). Diese Einschätzung ist nicht nachvollziehbar, zumal die Unterlagen dazu ausführen (S. 65): „Es kommt zunächst zu einem Bestandsverlust, der sich nur teilflächig binnen 3 Jahren mit der Entwicklung hochwertiger Biotoptypen regeneriert“ Die zeitliche Erheblichkeitsschwelle von 3 Jahren wird also überschritten. Es sind Kompensationsmaßnahmen erforderlich.
  - Nicht berücksichtigt werden die Verluste an Flachwasserzonen und die Verluste an Strandsimsen/Binsenröhrichten in den Nebenelben, die durch Verschlickung im Gefolge der Fahrwasseranpassung auftreten werden (s. H1-c, S. V).



– Als Fazit ist festzustellen, dass der LBP ist im Detail fachlich völlig unzureichend und grundsätzlich neu aufzustellen ist. Dabei muss die Tatsache beachtet werden, dass der Eingriff zu hundert Prozent in einer Naturlandschaft erfolgen soll, in der er weder in Teilen, noch zur Gänze ausgeglichen werden kann. Baulich-gestalterische Maßnahmen sind hier immer selbst Eingriffsmaßnahmen. Der Ausgleich kann deshalb nur durch Ersatzmaßnahmen erfolgen, die in einem ökologisch funktionalen Zusammenhang mit der Elbe stehen, also im Urstromtal der Elbe hinter den Deichen und nur dort vor den Deichen, wo störende intensive Nutzungen aufgegeben oder so determiniert werden können, dass sie den Zielsetzungen der internationalen und nationalen Schutzgebietenormen entsprechen. Diese Voraussetzungen hatte die Landschaftspflegerische Begleitplanung der vorausgegangenen Elbvertiefung bereits weitestgehend erfüllt, so dass nicht zu verstehen ist, wie der gleiche Planungsträger nunmehr eine solche unqualifizierte Unterlage vorzulegen wagt.

– Da auch die Bewertung der Eingriffsschwere und des davon abhängigen Ausgleichsumfanges falsch und im übrigen auch nicht nachvollziehbar sind, ist der Ausgleichsumfang zunächst an der Größenordnung des Ausgleichs abzuschätzen, der für die letztmalige Elbvertiefung, die in einer vergleichbaren Größenordnung vorgenommen worden war, erbracht worden ist. Dieser lag in Höhe eines Wertäquivalents von 2000 ha.

*Wir verweisen auf die Stellungnahmen des LNV / AG-29 in Schleswig-Holstein zu den vorangegangenen Elbvertiefungen hin, deren grundsätzliche Aussagen auch hier zutreffend sind. Im übrigen machen wir uns auch die Einwendungen nebst Anlagen der anderen Naturschutzverbände NABU Schleswig-Holstein vom 3. 5. 2007, des BUND Niedersachsen vom 3. 5. 2007, des BUND Hamburg vom 3. 5. 2007 und des WWF Hamburg vom 3. 5. 2007 zu eigen.*

*Wir behalten uns vor, zu einem späteren Zeitpunkt Weiteres zu ergänzen.*

*Mit freundlichen Grüßen*

i. A. Rolf Jünemann