



**MOHR · RECHTSANWÄLTE**  
Partnerschaftsgesellschaft

Mohr Rechtsanwälte Postfach 500929 22709 Hamburg

**- per Telefax vorab-**

Freie und Hansestadt Hamburg  
Behörde für Wirtschaft und Arbeit  
Alter Steinweg 4  
20459 Hamburg

**- per Telefax vorab-**

Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord  
Hindenburgufer 247  
24106 Kiel

Sekretariat: Frau Pangritz  
Durchwahl: 040/30 62 4-235  
Telefax: 040/30 62 4-222  
E-Mail: [ramona.pangritz@mohrpartner.de](mailto:ramona.pangritz@mohrpartner.de)

Hamburg, 13.07.2010  
Az: 00614/08 I / X / pa  
**(Az. bitte stets angeben)**

**Bekanntmachung über die Auslegung eines geänderten Plans  
(Planänderung III) im Planfeststellungsverfahren zur  
Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe für 14,5 m  
tiefgehende Containerschiffe  
Amtlicher Anzeiger vom 18.05.2010**

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir vertreten den

- 1) **Naturschutzbund Deutschland (NABU) e.V.**,  
vertreten durch den Vorstand, Präsident Olaf Tschimke,  
Charité-Straße 3, 10117 Berlin;
- 2) **NABU Deutschland Landesverband Niedersachsen e.V.**,  
vertreten durch den Vorstand, 1. Vorsitzender: Dr. Holger Busch-  
mann, Alleestraße 36, 30167 Hannover;

Dr. Peter C. Mohr

Holger Lau-Siemssen  
- bis zum 30. Juni 2010 -  
Fachanwalt für Arbeitsrecht

Dr. Precht Fischer  
Fachanwalt für Arbeitsrecht  
Fachanwalt für Mietrecht und  
Wohnungseigentumsrecht

Rüdiger Nebelsieck, LL. M. <sup>1)</sup>  
Fachanwalt für Verwaltungsrecht

Dr. Oliver Kroll  
Fachanwalt für Arbeitsrecht

Jan Mittelstein, LL. M. <sup>2)</sup>  
Fachanwalt für Verwaltungsrecht

Anna Lena Rueß  
als angestellte Rechtsanwältin

Maureen Broer  
als angestellte Rechtsanwältin

In Kooperation mit

Norbert Peters  
Steuerberater

Dipl.-Kfm. Frank Hasenbach  
Steuerberater

<sup>1)</sup> Master in Environmental Law

<sup>2)</sup> Master of Laws in European Community Law

Max-Brauer-Allee 81  
22765 Hamburg-Altona

e-Mail: [info@mohrpartner.de](mailto:info@mohrpartner.de)  
[www.mohrpartner.de](http://www.mohrpartner.de)

Gerichtskosten 238

Partnerschaft  
Sitz Hamburg  
AG Hamburg PR 550

Dresdner Bank  
BLZ 200 800 00  
Kto. 502967300  
Hamburger Sparkasse  
BLZ 200 505 50  
Kto. 1268 117 171



**MOHR · RECHTSANWÄLTE**  
Partnerschaftsgesellschaft

- 1) **NABU Deutschland Landesverband Hamburg e.V.**,  
vertreten durch den Vorstand, 1. Vorsitzender: Alexander Porschke,  
Osterstraße 58, 20259 Hamburg

- nachfolgend auch als Einwender bezeichnet-

Namens und in Vollmacht der Einwender erheben wir

### **E i n w e n d u n g e n**

gegen die Planung.

Wir beantragen:

1. Die Planung abzulehnen
2. Hilfsweise beantragten wir,
  - a.) einen Erörterungstermin anzuberaumen.
  - b.) die Stellungnahmen der Vorhabensträger nach den Erörterungsterminen im Jahre 2009 bekannt zu geben.
  - c.) Stellungnahmen der Vorhabensträger auf unsere heutigen Einwendungen bekannt zu geben.

### **Begründung:**

Der beantragte Planfeststellungsbeschluss ist abzuweisen. Die Planung beeinträchtigt rechtswidrig die von den Einwendern vertretenen Belange des Schutzes der Natur, insbesondere den Lebensraum der Elbe und dessen Schutzgüter. Die Einwender werden wesentlich stärker, als bisher betroffen.

Eine Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe für 14,5 m tiefgehende Containerschiffe  
- nachstehend als Fahrrinnenanpassung bezeichnet- widerspricht - auch in der Fassung des Planänderung III

- den Vorschriften der FFH-Richtlinie - insbesondere Artikel 6;
- den Vorschriften des Bundesnaturschutzgesetzes - insbesondere § 34 Abs. 3 -5;
- den Rechtsvorschriften, die aufgrund des Bundesnaturschutzes erlassen worden sind und/oder fortgelten;
  
- dem Naturschutzrecht der Länder Hamburg und Niedersachsen und anderen Rechtsvorschriften, die bei der Entscheidung zu beachten sind und zumindest auch den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege zu dienen bestimmt sind, § 64 BundesNatSchG;
- den Vorschriften des Bundesstraßenwassergesetzes - § 12 ff.;
- der Wasserrahmenrichtlinie - Verschlechterungsgebot.

Im Rahmen des bundesrechtlichen und landesrechtlichen Mitwirkungsrechts und in Ausfüllung des § 63 BNatSchG, § 21 HambNatSchG, § 60 a NiedersächsischesNatSchG, wird zu der Planänderung III im Einzelnen wie folgt Stellung genommen:

Die ausgelegte Planung ist eine Neuplanung gegenüber dem ursprünglichen Plan.

Der ursprüngliche Plan ist mehrfach geändert worden. Wesentliche Teile des ursprünglichen Planes sind überholt.

Wesentliche Teile der dem ursprünglichen Plan beigefügten Unterlagen sind ebenfalls überholt.

Die Änderungen gemäß Planänderung III und insbesondere die Ergänzungen der bisher erstellten Planungen durch die Teile 1 - 12 der Planänderung III sind im Rahmen eines Planänderungsverfahrens nicht vollständig zu bewältigen. Die Identität des Vorhabens ist damit nicht gewahrt. Es handelt sich rechtlich um eine erheblich abweichende neue Planung, die rechtlich ein „Aliud“ gegen-

über der bisherigen darstellt und damit die Aufgabe des bisherigen Planfeststellungsverfahrens und Einleitung eines neuen nach sich zieht, vgl. BVerwGE 112, 140.

## **I. Bedarfsbegründung**

Dem Vorhaben fehlt eine Planrechtfertigung.

Aufgrund der zwischenzeitlich erfolgten Entwicklungen hat sich die in der ursprünglichen Bedarfsbegründung beschriebene Vorausbildung des Hamburger Hafens als in wesentlichen Teilen nicht belastbar und fehlerhaft erwiesen, insbesondere in ihren für die Bedarfsbegründung entscheidenden Annahmen.

Die Ergänzungen der Bedarfsbegründung, erstellt von ISL und PLANCO, vermögen einen Bedarf für die Planung nicht zu begründen. Sie sind erstellt von den Verfassern der ursprünglichen Bedarfsbegründung, die sich aufgrund der zwischenzeitlichen Entwicklungen als in wesentlichen Teilen nicht belastbar und fehlerhaft erwiesen hat, insbesondere in den für die Bedarfsbegründung entscheidenden Annahmen.

ISL und PLANCO sind aufgrund ihrer Tätigkeit im ursprünglichen Planverfahren befangen. Das gilt mittelbar auch für HWWI.

Insbesondere in folgenden, im Einzelnen nachgeführten Positionen, ist die ISL-Prognose schon heute fehlgeschlagen.

### **1.**

Bis 2015 werde es einen Anstieg des Containerumschlages im Hamburger Hafen auf etwa 18 Mio. TU geben. (Das nimmt heute kein Experte mehr an.)



**2.**

Containerschiffe in der Größe des Bemessungsschiffes der Fahrrinnenanpassung mit einem Tiefgang von 14,5 m würden künftig in der für Hamburg wichtigen Ostasienfahrt beim Befahren des Elbstromes die Regel sein.

**3.**

Eine zunehmende Anzahl von Containerschiffen könne den Hamburger Hafen mit einer hohen Auslastung nur noch tideabhängig oder gar nicht mehr anlaufen. Bei tatsächlichen Tiefgängen im tideabhängigen Bereich entstünden Wartezeiten, die für die Reeder unzumutbar seien. (Das wird von ISL seit langem behauptet - gegen die Tatsachen.) Tatsächlich können Schiffe mit einem Tiefgang bis zu 15,10 m schon heute den Hamburger Hafen tideabhängig anlaufen.

**4.**

Es käme deshalb zu Umschlagsverlagerungen.

**5.**

Unter realistischen Annahmen sei bei einem Verzicht auf einen Ausbau der Fahrrinne von Unter- und Außenelbe von einem Umsatzverlust von ca. 2,0 Mio. TEU auszugehen. Dieses hätte in Hamburg erhebliche Auswirkungen auf die Beschäftigungslage. Obwohl tatsächlich im Jahre 2009 ein Umsatzverlust von 2,0 Mio. TEU eingetreten ist, hat dieses keine erheblichen Auswirkungen auf die Beschäftigungslage gehabt.

**6.**

In der 2. Jahreshälfte 2009 sei mit einem höheren Umschlagsvolumen zu rechnen - durch die Tatsachen widerlegt.

Für das Jahr 2009 zeichne sich auf weltweiter Ebene ein Rückgang in einem annähernd zweistelligen Prozentbereich ab - durch die Tatsachen widerlegt, vgl. zum Beispiel Rotterdam.



**7.**

Die Entwicklung 2008/2009 sei eine Sonderentwicklung, die nicht auf das Gesamtjahr 2009 bzw. die zukünftige Entwicklung übertragen werden dürfe.

**8.**

In der Massengutschiffahrt seien bereits seit Langem bestehende obere Größenklassen maßgeblich, die genutzt werden würden, aber gleichwohl durch die Fahrrinnenanpassung erheblich verbesserungsfähig seien, siehe auch Seite 20 Absatz 3 des ISL-Gutachtens.

Die Beispiele könnten fortgesetzt werden.

Die von ISL vorausgesagten, bis zu zweistelligen Erhöhungen des Jahresgüterumschlages, gibt es seit 2007 nicht mehr. Sie sind - Sonderentwicklungen ausgenommen - nicht mehr zu erwarten.

Der Güterumschlag in Hamburg betrug

2007	9,90 Mio. TEU,
2008	9,70 Mio. TEU,
2009	7,01 Mio. TEU,

vgl. zu allem Hamburger Abendblatt vom 05.02.2010.

Der Güterumschlag ist damit im Jahre 2009 entgegen den Prognosen um rund 30 % geringer. Die Annahme, dabei handele es sich um eine Delle, die in den Folgejahren wieder ausgeglichen werden würde, ist nach dem derzeitigen Stand der Erkenntnis nicht zu begründen.

Im Jahre 2009 haben zwar auch die Konkurrenzhäfen an der Nord-Range

Rotterdam	- 8,5 %
weniger, als 2008, davon Container	- 6,3 %,



Antwerpen und Bremerhaven Umsatzverluste erlitten, kein Hafen hat jedoch so gelitten, wie Hamburg. Für keinen Hafen bestehen derart negative Zukunftsaussichten, wie für Hamburg.

Der jahrelange, teilweise in zweistelligen Zahlen in Hamburg gewachsene Umsatz ist nach Ausföhrung föhrender Experten zu Ende.

Zu alledem zitieren wir zunächst einen Kommentar aus dem Hamburger Abendblatt vom 20.02.2010, verfasst von Olaf Preuß, einem föhrenden Experten:

### ***Auf dem Weg zum Regionalhafen***

*Von Olaf Preuß 20. Februar 2010, 08:36 Uhr*

*Es war ein schöner Traum, den man in Hamburg träumte, viele Jahre lang. Europas bedeutendster Containerhafen sollte Hamburg werden, noch vor Rotterdam, das größte Ein- und Ausfallstor für die Handelsverbindung zwischen den wichtigsten Wirtschaftsregionen der Welt, Europa und Ostasien. Es wird ein Traum bleiben. Die Weltwirtschaftskrise hat Hamburg in den vergangenen eineinhalb Jahren jäh aus einer zehn Jahre währenden Wachstumseuphorie herausgerissen. Mit einem Containerumschlag von sieben Millionen Einheiten (TEU) rangierte Hamburg 2009 im europäischen Vergleich nicht mehr auf Rang zwei, sondern auf Rang drei, hinter Rotterdam und Antwerpen.*

*Im weltweiten Maßstab nähert sich Hamburg der Größe eines größeren Regionalhafens, und es erscheint zweifelhaft, ob der Wiederaufstieg in die erste Weltliga gelingen wird. Die Gründe dafür, dass Hamburg von Ende 2008 bis Ende 2009 mit einem Schlag ein Drittel seines Containerumschlags verloren hat, sind bei öffentlichen Erörterungen immer schnell zur Hand: Hamburgs besonders ausgeprägte Abhängigkeit vom Chinahandel, der steile Absturz der Ostsee-Anrainer während der Krise, Verzögerungen bei der Elbvertiefung.*

*Doch die Krise des Hamburger Hafens ist keine Konjunkturkrise, die mit dem nächsten Aufschwung der Weltwirtschaft sang- und klanglos ausgestanden sein wird. Hamburgs Hafen steckt in der schwersten Strukturkrise seit Jahrzehnten. Das aber wird in der Debatte beharrlich ignoriert.*

*Es dauerte 20 Jahre, von 1980 bis 2000, um den Containerumschlag von einer auf vier Millionen Einheiten zu erhöhen. Von 2000 bis 2007 aber stieg der Umschlag auf annähernd zehn Millionen TEU. Vom Globalisierungsschub des zurückliegenden Jahrzehnts hat Hamburg so stark profitiert wie kein anderer europäischer Hafen: vom Auftritt Chinas als Weltindustriemacht, vom wirtschaftlichen Wiedererwachen Osteuropas und Russlands und na-*



**MOHR · RECHTSANWÄLTE**  
Partnerschaftsgesellschaft

*türlich vom deutschen Export. Vor allem der Boom des Transitverkehrs trieb die Umschlagzahlen in Hamburg in die Höhe, das Umladen der Container von großen auf kleinere Schiffe und deren Weitertransport. Hamburg, so lautet ein in der Branche geflügeltes Wort, sei "Osteuropas westlichster Hafen". Damit ist es vorbei. Hamburg wird als Transithafen in die Ostsee nicht mehr gebraucht.*

*Hafenunternehmen und Wirtschaftspolitiker aller Couleur würden diese Einschätzung jederzeit erbost zurückweisen - der Aufschwung darf nicht kleingeredet werden. Doch die Fakten liegen auf der Hand: Eine wirtschaftlich so brillante Konstellation wie in der zurückliegenden Dekade wird Hamburg im Containerverkehr nicht mehr erleben. Die heutzutage größten Containerschiffe mit mehr als 11 000 TEU Kapazität können selbst bei nur teilweiser Beladung die Elbe nicht passieren. Sie werden dies auch nach der geplanten Elbvertiefung nicht können.*

*Immer mehr dieser Riesenschiffe setzen die Reeder auf den Asienlinien ein. Sie laden ihre Transitcontainer in Rotterdam um, in Bremerhaven und künftig auch im neuen Tiefwasserhafen Wilhelmshaven. Hamburg hat während der Wirtschaftskrise massiv Transitverkehre vor allem an Rotterdam verloren, weil die Reedereien dort günstigere Bedingungen vorfanden. Dabei hat sich herumgesprachen, dass man von der Nordsee aus auf direktem Weg schneller in der Ostsee ankommt als mit dem Umweg über Hamburg. Der parlamentarische Staatssekretär beim Bundesverkehrsminister, Enak Ferlemann, meint, Wilhelmshaven werde für Hamburg "niemals eine ernsthafte Konkurrenz sein". Das ist fast schon fahrlässig: Wilhelmshaven wird ein Transithafen für Schiffe mit größtem Tiefgang sein - genau das, was die Reedereien für den Transport in die Ostsee und zurück brauchen. Zugleich baut Rotterdam seine Hafentflächen an der Nordsee weiter deutlich aus.*

*Die Staaten Osteuropas und Russland wiederum als Zielgebiet des Transitverkehrs werden zwar wirtschaftlich wieder wachsen, wohl auch stärker als Westeuropa. Doch der Aufbauboom der vergangenen 20 Jahre ist vorbei. Dem Hafenverkehr in Hamburg brachte die Einheit Europas eine jahrelange Sonderkonjunktur. Sie wird sich nicht wiederholen.*

*Der Verlauf der Geschichte ist gnadenlos. Häfen steigen auf, und sie steigen ab. London oder Southampton, Bordeaux oder Lissabon, New York oder San Francisco haben ihre Bedeutung im Lauf der vergangenen 150 Jahre ganz oder größtenteils verloren - auch deshalb, weil für den Boom des Containers seit den 60er-Jahren neue Umschlagplätze gefunden werden mussten. Mit dem Strom der Container wurde Hamburg zum Welthafen. Doch ebenso schnell kann diese Erfolgsgeschichte im Strom auch wieder verschwinden.*

*Olaf Preuß ist Redakteur im Wirtschaftsressort des Abendblatts.*

Zu alledem regen wir an, ein Gutachten eines unabhängigen Experten und keines Privatgutachters für HPA einzuholen.

Auch ein unabhängiger Experte wird die Zukunft nicht mit Sicherheit voraussehen können, Prognosen haben immer ein Maß an Unsicherheit in sich, jedoch schwankt dieses Maß nach allgemeiner



Erkenntnis von der Nähe des Gutachters zum Auftraggeber, vgl. zu allem auch Lisa Nienhaus,

*„Die Blindgänger;*

*Warum die Ökonomen auch künftige Krisen nicht erkennen werden“.*

Kein bekannter Konjunkturforscher hat die Krise vorhergesehen, trotzdem machen alle weiter. Beinahe so, als wäre nichts geschehen. (Das ist typisch, wenn ein Konjunkturforscher mit seiner Prognose lediglich auf die Vergangenheit reagiert und keine neuen Wege findet.)

Aus der von Olaf Preuß beschriebenen Entwicklung hat jedoch der Senat der Freien und Hansestadt Hamburg bereits Konsequenzen gezogen, die sich nicht auf eine Fahrrinnenanpassung beziehen.

Es ist also nicht so, als wüsste man nicht um die Fehlbarkeit der Privatgutachter ISL, PLANCO und HWWI.

Unter anderem ist ein Gutachten der Unternehmensberatung McKenzie eingeholt worden.

Es wird beantragt,

dieses Gutachten zum Planfeststellungsverfahren beizuziehen.

Nach Vorlage dieses - bisher nicht veröffentlichten- Gutachtens hat der Wirtschaftssenator Gedaschko am Dienstag, den 23.02.2010 mitgeteilt:

*„Der Hamburger Hafen feilt nach dem schweren Rückschlag des vergangenen Jahres an einer neuen Wachstumsstrategie. Der Hafen besitze auch künftig hohe Wachstumsanteile. Dazu müssten die richtigen strategischen Schritte ergriffen werden. Die ersten Ergebnisse der Studie gingen in die Richtung einer aktiveren Ausrichtung auf Wachstumsregionen,*



MOHR · RECHTSANWÄLTE  
Partnerschaftsgesellschaft

*mehr Effizienz entlang der gesamten Logistik-Kette, mehr Innovationen bei Umweltverträglichkeit, Sicherheit und Informationstechnik und den Aufbau von Zukunftsstrategien.“*

In einer Grundsatzrede vor dem Wirtschaftssenat der CDU am 17.01.2010 hat der Hamburger Bürgermeister eine neue Hafenpolitik angekündigt:

Hamburg werde neue Kooperationen mit anderen großen Häfen in Deutschland eingehen müssen, nur so könne man im internationalen Wettbewerb bestehen.

*„Dieser Senat wird alles tun, um die ökonomische Grundlage dieser Stadt zu festigen.“,*

versprach von Beust.

*„Der Hafen ist und bleibt der Bereich, in dem die größten Investitionen stattfinden, er ist eine ökonomische Säule. Wir brauchen aber enge Kooperation mit Bremen und Wilhelmshaven.“*

*„Es solle jetzt sehr schnell eine gemeinsame norddeutsche Hafenstrategie entwickelt werden.“*

*„Darüber fänden bereits Gespräche mit den anderen Landesregierungen statt.“*

*„Das Einengen auf den Hamburger Hafen wird der internationalen Kooperation nicht gerecht.“*

*„Allein habe Hamburg keine ausreichende Wettbewerbsposition gegenüber Rotterdam mehr.“*



**MOHR · RECHTSANWÄLTE**  
Partnerschaftsgesellschaft

Wie es in einem darüber erfolgten Bericht der Zeitung „Die Welt“ vom 18.06.2010 heißt:

*„kritisiert der CDU-Koalitionspartner GAL bereits seit längerem den hafenspolitischen Alleingang Hamburgs und einer zu stark auf den Hafen konzentrierten Wirtschaftspolitik.“*

So hat GAL Fraktionschef Jens Kerstan erklärt:

*„Wir müssen wegkommen vom reinen Containerumschlag und andere Hafengebiete stärken.“*

Den Wettkampf mit Rotterdam könne Hamburg nicht gewinnen, dazu sei die Elbe nicht tief genug.

**Beweis zu allem:** 1.) Anhörung des 1. Bürgermeisters der Freien und Hansestadt Hamburg,  
Herrn Ole von Beust,  
2.) Anhörung des Fraktionsvorsitzender GAL,  
Herrn Jens Kerstan

Mit einem erneuten Fahrrinnenausbau gegenüber den früheren sind die Probleme des Hamburger Hafens also nicht zu lösen.

Der Senat hat Maßnahmen veranlasst, die bereits heute Wirkungen zeigen, aber nicht in einer Fahrrinnenanpassung bestehen, vgl. dazu Hamburger Abendblatt vom 05.07.2010, Seite 27.

Diese Maßnahmen bestehen vor allem und berechtigterweise in Kostensenkungen.

Es werden zum Beispiel Kostensenkungen durchgeführt, um Zubringerdienste, die im letzten Jahr vor allem wegen der hohen Kosten auf den Terminals abgewandert waren, auszugleichen.

So erhalten Übersee-Reedereien, die in Hamburg Container auf Zubringerfrachter (Feeder) verlagern, Rabatte.

Die Gebühren für die Elblotsen sind gesenkt worden.

Das alles hat dazu geführt - ohne Fahrrinnenanpassung-, dass seit Anfang 2010 sechs neue Fernostdienste angeworben werden konnten.

Kostensenkungen sind für die Zukunft des Hamburger Hafens wesentlich bedeutsamer, als ein Fahrrinnenausbau.

Die ISL hat Kostensenkungen nicht vorgeschlagen.

ISL berücksichtigt weiterhin nicht die Möglichkeit auch zukünftiger Rezessionen.

Die Attraktivität anderer Häfen, wie Rotterdam, Antwerpen oder Bremerhaven beruht auch darauf, dass in diesen Häfen die Reedereien eigene Umschlagsplätze nutzen können, wie in Hamburg lediglich Eurogate. Auch das wird Hamburg in Zukunft wohl ändern müssen.

ISL geht weiterhin fehlerhaft von dauerhaften zukünftigen Aufschwüngen aus. Solche gibt es nach jahrtausendlanger Erfahrung nicht. Sieben guten Jahren folgen sieben schlechte Jahre.

So muss unter anderem mit einem Rückgang des - maßgeblichen - Impulses aus China gerechnet werden. China bremst seine Entwicklung aus Angst vor einer konjunkturellen Überhitzung, das wird sich auf den Im- und Export auswirken, vgl. auch FAZ vom 05.07.2010, Seite 18.

Die chinesische Regierung drängt auf eine Rückführung der Schiffsgrößen.

## **II. Zwingende Gründe des öffentlichen Interesses**

### **1.**

Das Umweltbüro BioConsult hat im Auftrage der Planfeststellungsbehörde der WSD-Nord ein Gutachten verfasst.

Nach dem Ergebnis dieses Gutachtens vom 05.05.2010 kann nicht festgestellt werden, dass das betroffene Natura 2000-Gebiet als solches nicht beeinträchtigt wird, Artikel 6 Abs. 3 FFH-RL, Bio-Consult Seite 8 ff.

Dies ist ein Umbruch gegenüber der ursprünglichen Planung und löst eine Vielzahl von Folgewirkungen aus, die im laufenden Planfeststellungsverfahren nicht angemessen bewältigt werden bzw. werden können.

Wie aus dem Gutachten BioConsult unter anderem folgt, ist das Vorhaben nur aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses zulässig, wenn im Übrigen die Abweichungsvoraussetzungen gem. Artikel 6 Abs. 4, 1. oder 2. Absatz FFH-RL vorliegen.

Eine Bedarfsbegründung nach allgemeinem, nationalem deutschem Planungsrecht reicht also nicht aus, um die Zulässigkeit des Vorhabens zu begründen.

Wenn schon eine Bedarfsbegründung nach deutschem Planungsrecht bisher nicht vorliegt, vgl. dazu I dieses Schriftsatzes sowie die bisherigen Einwendungen der Naturschutzverbände, dann kann das Vorliegen von zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses schon deshalb nicht angenommen werden.

Da die Planung auch eine prioritäre Art - Schierlings-Wasserfenchel- beeinträchtigt bzw. dies jedenfalls nicht ausgeschlossen werden kann, können - nach Prüfung von Alternativen- nur Erwägungen im Zusammenhang mit der Gesundheit des Menschen und der öffentlichen Sicherheit oder im Zusammenhang mit maßgeblichen günstigen Auswirkungen für die Umwelt oder nach Stellungnahme der Kommission, andere zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses geltend gemacht werden.



## 2.

Angesichts BioConsult kann das Vorhaben auch nach den landesrechtlichen Vorschriften nicht planfestgestellt werden, mit denen Artikel 6 Abs. 4 Unterabsatz 2 FFH-RL umgesetzt wird und nicht allein nach den Anforderungen nach Artikel 6 Abs. 4 Unterabsatz 1 FFH-RL.

Gemäß Artikel 6 Abs. 4 FFH-RL kann das Vorhaben - nur - zugelassen werden, wenn trotz negativer Ergebnisse der Verträglichkeitsprüfung

- eine Alternativlösung nicht vorhanden ist;
- die notwendigen Ausgleichsmaßnahmen sichergestellt sind, so dass die globale Kohärenz von Natura 2000 geschützt ist und
- entweder Erwägungen im Zusammenhang mit der Gesundheit des Menschen und der öffentlichen Sicherheit oder im Zusammenhang mit maßgeblichen günstigen Auswirkungen für die Umwelt oder nach Stellungnahme der Kommission, andere zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses geltend gemacht werden.

Diese liegen sämtlich nicht vor.

## 3.

Erforderlich ist eine Abwägung:

Das Gewicht der für das Vorhaben streitenden Gemeinwohlbelange muss auf der Grundlage der Gegebenheiten des Einzelfalles nachvollziehbar bewertet und mit den gegenläufigen Belangen des Habitatschutzes abgewogen werden, vgl. Bundesverwaltungsgericht (BVerwG), Urteil vom 17.01.2007, Aktenzeichen: 9 A 20.05 (BVerwGE 128, 1, Rn. 131).

Dabei handelt es sich nicht um eine fachplanerische, sondern um eine bipolare, den spezifischen Regeln des FFH-Rechts folgende Abwägung (vgl. Urteil vom 17.01.2007, BVerwG 9 C 1.06, BVerwGE 128, 76, Rn. 22 zur Naturschutzrechtlichen Abwägung).

Voraussetzung der Abwägung ist zunächst, dass die Vorhabensziele, die als Abweichungsgründe bezeichnet werden, ihrer Art nach berücksichtigungs- und tragfähig sind (Urteil BVerwG vom 12.03.2008, BVerwG 9 A 3.06, BVerwGE 130, 299, Rn. 158, 160).

Die berücksichtigungsfähigen Abweichungsgründe folgen nicht nur den Vorgaben der fachplanerischen Abwägung nach bundesdeutschem Recht. Der Spielraum der Mitgliedsstaaten ist nicht unbegrenzt. Sie dürfen ihre öffentlichen Interessen nicht in einer Weise definieren und bewerten, die praktisch jedem Vorhaben, das das Erfordernis der Planrechtfertigung erfüllt und nach dem Muster der Abwägungsregeln des Deutschen Planungsrechts vertretbar ist, von vornherein ein hohes Gewicht beimessen, mit der Folge, dass es allenfalls bei schweren Beeinträchtigungen der Schutzziele hinter dem Interesse an dem der Integrität des FFH-Gebietes zurücktreten müsste. Die Gewichtung des öffentlichen Interesses muss vielmehr den Ausnahmecharakter einer Abweichungsentscheidung gem. Artikel 6 Abs. 4 FFH-RL berücksichtigen. Aufgrund seines Ausnahmecharakters begründet Artikel 6 Abs. 4 FFH-RL ein strikt beachtliches Vermeidungsgebot, das zu Lasten des Integritätsinteresses des durch Artikel 4 FFH-RL festgelegten kohärenten Systems nicht bereits durchbrochen werden darf, wenn dies nach dem Muster der Abwägungsregeln des Deutschen Planungsrechts vertretbar erscheint, sondern nur beiseite geschoben werden darf, soweit dies mit der Konzeption größtmöglicher Schonung der durch die Habitat-Richtlinie geschützten Rechtsgüter vereinbar ist.

Diese zur Alternativenprüfung entwickelten Grundsätze gelten auch für die Prüfung zwingender Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses. Artikel 6 Abs. 4 FFH-RL ist als Ausnahme von dem in Artikel 6 Abs. 3 Satz 2 FFH-RL festgelegten Genehmigungskriteriums eng auszulegen. Nicht jedem Vorhaben, das das Erfordernis der Planrechtfertigung erfüllt, kommt ein besonderes Gewicht zu, woraus sich das erhebliche Gewicht ergibt, muss vielmehr im Einzelnen begründet werden, vgl. zu allem BVerwG 4 C 12.07 vom 09.07.2009, Rn. 15. Dabei ist insbesondere im konkreten Fall zum Gewicht des Vorhabens folgendes zu beachten:

Vom Gesetzgeber wird die Fahrrinnenanpassung nicht vorgeschrieben. Es gibt keine gesetzliche Bedarfsvorgabe.

Die Fahrrinnenanpassung mag den Erhalt und die Entwicklung des Hamburger Hafens fördern, sie ist jedoch kein Teil des Hafentwicklungsgesetzes.

Die Entwicklung der Elbe und deren Fahrrinne wird in den Zielen des Hamburger Hafen Entwicklungsgesetzes nicht ausdrücklich genannt, § 1 Hafentwicklungsgesetz.

Die Vertiefung der Elbe im Gebiet des Hamburger Hafens ist technisch und wirtschaftlich ein unerheblicher Teil der Planung. Die Vertiefung findet im Wesentlichen in dem Teil der Bundeswasserstraße statt, an den die Länder Schleswig-Holstein und Niedersachsen angrenzen.

Der Bundesverkehrswegeplan hat die Planung nicht in den vordringlichen Bedarf eingeschlossen.

Wenn der Bund und auch die Europäische Kommission Zielvorstellungen zur Entwicklung der Fahrrinne geäußert haben, so bleibt doch folgendes maßgeblich:

Der Fahrrinneausbau bedarf der Zustimmung der Länder Schleswig-Holstein und Niedersachsen. Deren Einvernehmen ist erforderlich.

Die Länder Schleswig-Holstein und Niedersachsen verlangen dabei die Berücksichtigung ihrer Landesinteressen im Rahmen der Planung. Im Ergebnis muss es sich deshalb um eine Planung der Bundesländer Hamburg, Niedersachsen und Schleswig-Holstein handeln und auch des Bundes, wie nachfolgend ausgeführt werden wird.

Mit eigenen Vorstellungen ist in diesem Rahmen insbesondere das Land Niedersachsen hervorgetreten. Das Land Niedersachsen leistet hinhaltenden Widerstand gegen die Planung. Die Hamburger Landesregierung und der Bund haben sich bisher vergeblich bemüht, ein Einvernehmen mit dem Land Niedersachsen zu erreichen.



Die intensiven Verhandlungen, die sowohl der 1. Bürgermeister der FHH, wie der Senator Gedaschko führen, verdeutlichen auch eins:

Es handelt sich in der Sache bei dem Fahrrinnenausbau nicht nur um eine Planung des Bundes und des Landes Hamburg, sondern faktisch auch des Landes Niedersachsen.

Die Voraussetzungen für ein Einvernehmen des Landes Niedersachsen liegen auch im Rahmen der Planänderung III bisher nicht vor.

Der neue Ministerpräsident David McAllister hat im Rahmen eines Abendblatt-Interviews, abgedruckt im Hamburger Abendblatt vom 03.07.2010, unter anderem erklärt:

**„Frage:**

*Was muss passieren, damit Sie Ihren Widerstand gegen einen Ausbau der Elbe aufgeben?*

**Antwort:**

*Wir sind mitten im Planfeststellungsverfahren. Es läuft länger, als der Bund und Hamburg das erwartet haben, weil die Probleme offenkundig groß sind. Es hat eine Flut von Einwendungen gegeben, die zu Verbesserungen bei der Deichsicherheit geführt haben - gerade auch am nolragischen Punkt zwischen Altenbuk und Otterndorf. Ob und wann es zu einem Maßnahmenbeginn kommt, ist noch nicht geklärt.*

**Frage:**

*Niedersachsen sperrt sich weiter?*

**Antwort:**

*Wir sind im laufenden Verfahren einen wesentlichen Schritt weiter gekommen. Aber es wird eine Zustimmung des Landes Niedersachsen zur Elbvertiefung nur dann geben, wenn die Deichsicherheit 100-prozentig garantiert ist. Die Deichsicherheit ist nicht einmal im Ansatz verhandelbar. Wir haben Verantwortung für die Menschen, die hinter dem Deich leben und wir verstehen auch etwas von dieser Frage.*

**Frage:**

*Hamburg nicht?*



**Antwort:**

*Senator Gedaschko möchte ich ein großes Lob aussprechen. Er hat in den letzten Monaten sehr viele Termine in Niedersachsen wahrgenommen und für die Hamburger Position geworben. Axel Gedaschko hat bei uns in Niedersachsen eine große Glaubwürdigkeit, schließlich war er einmal Landrat des Landkreises Harburg und kennt die Mentalität der Menschen. Wir sind bei der Elbvertiefung auf einem ordentlichen Weg. Aber das Thema ist noch lange nicht entschieden ....“*

Zu alledem:

Eine vom Land Niedersachsen verlangte „hundertprozentige Deichsicherheit“ gibt es nicht.

Was folgt offenkundig daraus?

→Niedersachsen verfolgt im Rahmen der Planung weitere eigene Ziele.

Welches Ziel liegt am nächsten?

→Der Betrieb des Tiefwasserhafens Wilhelmshaven.

Hier schließt sich der Kreis.

Wenn die Hamburger Hafenpolitik nunmehr auf eine Zusammenarbeit mit dem Land Niedersachsen ausgerichtet ist, dann wird Hamburg auch die Interessen am Betrieb des Tiefwasserhafens Wilhelmshaven mit fördern müssen.

Damit entfallen indes die zwingenden Gründe an einer Fahrrinnenvertiefung - abgesehen von allen anderen Gründen-, wie sie auch der Experte Olaf Preuß beschrieben hat.

Die Fahrrinnenanpassung ist keine der notwendigen Maßnahmen zur weiteren erfolgreichen Entwicklung des Hamburger Hafens.

Sie leistet weder alleine, noch im Zusammenhang mit anderen Maßnahmen einen wesentlichen Erfolg für die Wettbewerbsfähigkeit.

- Die Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens ist erwünscht, jedoch durch die Fahrrinnenanpassung nicht zu fördern.
- Sie ist keine Schlüsselinvestition, sondern eine Fehlleitung von Bundesmitteln.
- Demgegenüber überwiegt das Integritätsinteresse an der Erhaltung der Schutzgebiete und deren Größe.
- Die Größe aller Schutzgebiete bleibt nicht erhalten, insbesondere auch nicht bei Berücksichtigung der geplanten Kohärenzmaßnahmen.
- Maßgebliche Bestandteile des LRT-Aestuars werden erhebliche Beeinträchtigungen erleiden.
- Die Habitatfunktion des Elbaestuars wird erheblich beeinträchtigt.
- Der Lebensraumtyp und die Arten werden schwer bedroht.
- Kohärenzmaßnahmen nach der derzeitigen Planung gleichen dieses nicht aus.
- Ein zwingendes, überwiegendes öffentliches Interesse ist schon deshalb nicht gegeben.

### III. Alternative

Gemäß Artikel 6 Abs. 4 Satz 1 FFH-RL ist die Planung nur zulässig, wenn Alternativlösungen nicht vorhanden sind. Alternativlösungen sind jedoch vorhanden.

#### 1.

Der Begriff der Alternative des Artikels 6 Abs. 4 FFH-RL ist aus der Funktion des durch Artikel 4 FFH-RL begründeten Schutzregimes zu verstehen. Er steht im engen Zusammenhang mit den Planungszielen, die mit einem Vorhaben verfolgt werden. Lässt sich das Planungsziel an einem nach dem Schutzkonzept der Habitat-Richtlinie günstigerem Standort oder mit geringerer Eingriffsintensität verwirklichen, so muss der Projektträger von dieser Möglichkeit Gebrauch machen. Ein irgendwie gearteter Gestaltungsraum wird ihm nicht eingeräumt.

#### 2.

Die Anforderungen an den Ausschluss von Alternativen steigen in dem Maß, in dem sie geeignet sind, die Ziele des Vorhabens zu verwirklichen ohne zu offensichtlichen, ohne vernünftigen Zweifeln und verhältnismäßigen Beeinträchtigungen zu führen. Entscheidend ist daher, ob zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses die Verwirklichung gerade dieser Alternative verlangen oder ob ihnen auch durch eine andere Alternative genügt werden kann.

Als Alternative sind grundsätzlich allerdings nur solche Änderungen anzusehen, die nicht die Identität des Vorhabens berühren. Von einer Alternative kann nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts grundsätzlich dann nicht mehr die Rede sein, wenn sie auf ein anderes Projekt hinausläuft, weil die vom Vorhabensträger in zulässigerweise verfolgten Ziele nicht mehr verwirklicht werden könnten.

Zumutbar soll es danach nur sein, Abstriche am Zielerfüllungsgrad in Kauf zu nehmen. Eine planerische Variante, die nicht verwirklicht werden kann, ohne dass selbständige Teilziele, die mit dem Vorhaben verfolgt werden, aufgegeben werden müssen, braucht grundsätzlich dagegen nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts nicht berücksichtigt zu werden, vgl. Urteile vom



13.12.2007, BVerwG 4 C 9.06, BVerwGE 130, 83, Rn. 67 vom 17.01.2007, BVerwG 9 A 20/05, BVerwGE 128, Rn. 143 und vom 15.01.2004, BVerwG 4 A 11.02, BVerwGE 120, 1, Beschluss vom 16.07.2007, BVerwG 4 B 71.06, Juris Rn. 42.

### 3.

An diesen Maßstäben gemessen scheint sich die Alternative „Bundesdeutsche Hafenkooperationen“ zunächst an sich nicht als eine in Betracht kommende Alternativlösung darzustellen. Dies deshalb, weil auf eine Fahrrinnenanpassung als Ganzes und damit auch die vollständige Erreichung des Projektziels verzichtet werden würde.

Indes zeichnet sich die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts - insbesondere, wie auch die des Europäischen Gerichtshofes- letztendlich immer durch eine „Einzelfallbetrachtung“ aus, vgl. dazu auch BVerwG, Urteil vom 09.07.2009, Aktenzeichen: 4 C 12.07, Rn. 28.

Im Rahmen dieser Einzelfallbetrachtung sind maßgeblich:

An dem Projekt Fahrrinnenanpassung sind beteiligt:

Der Bund und - wie oben beschrieben- die Länder Hamburg, Niedersachsen und Schleswig-Holstein.

Speziell für den Bund gilt folgendes:

Gemäß § 12 Abs. 4 WaStrG besteht eine Ausbaupflichtung des Bundes nach dem Nachtrag zu dem Gesetz über den Staatsvertrag, betreffend den Übergang der Wasserstraße von den Ländern auf das Reich vom 18.02.1922 (LGBl. I, Seite 222).

Die Grenzen dieser Ausbaupflichtung bestehen in dem Verfassungsrecht, der Allgemeinen Rechtsordnung, einschließlich der Bestimmungen des Fachplanungsrechtes der Bundesstraßen und des Naturschutzrechts. Der Verfassungsgrundsatz des bundesfreundlichen Verhaltens verbietet, dass ein Bundesland gegen die Interessen anderer Bundesländer (anderer Seehäfen) oder gegen die Interessen des Bundes einen uneingeschränkten Ausbau der Zufahrten zu seinen Seehäfen verlan-



gen kann. Im Rahmen des verfassungsmäßigen Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes verlangen die Gebote der Geeignetheit und der Erforderlichkeit des Mittels unter anderem, im Einzelfall auch nach dem Ergebnis einer Nutzen-Kostenuntersuchung zu entscheiden, ob das Bundesausbauvorhaben verwirklicht werden kann. Eine Kosten-Nutzen Analyse liegt bisher nicht vor. In diese sind beispielsweise auch die hohen Kosten von ständig wachsenden Unterhaltungsbaggerungen einzustellen.

Mögliche - und teilweise bereits realisierte- Kostensenkungen, vgl. dazu oben, werden bisher überhaupt nicht diskutiert.

Nach § 19 WaStrVertrG, auf den das in § 12 Abs. 4 WaStrG bezeichnete Gesetz ausdrücklich verweist, sind Ausbauverpflichtungen darüber hinaus nur nach Maßgabe der -dauerhaft- verfügbaren Mittel und der verkehrs- und wirtschaftlichen Bedürfnisse der Länder gegeben. Ein Anspruch des begünstigten Landes steht der Verpflichtung des Bundes nicht gegenüber, da der Ausbau dem hoheitlichen Verwaltungshandeln zugehört und in diesem Bereich kein Anspruch gegen den Staat gegeben ist, vgl. zu allem Friesecke, Bundeswasserstraßengesetz, 6. Auflage, Rn. 16 zu § 12.

Die gesetzlichen Bestimmungen weiten die gesetzlich gebotene Prüfung von Alternativen aus.

Im Rahmen des verfassungsmäßigen Gleichbehandlungsgrundsatzes ist es dem Bund untersagt, an einer Planung gegen die Interessen anderer Bundesländer (anderer Seehäfen) mitzuwirken.

Nach allem ist die Kooperation von Häfen - Hamburg, Wilhelmshaven (Tiefwasserhafen), Bremerhaven, Cuxhaven und/oder Brunsbüttel- hier soll bereits ein Warteplatz eingerichtet werden-) eine nicht nur gebotene, sondern sich aufdrängende Alternative.

Deshalb ist es im konkreten Fall auch geboten, die Null-Alternative zu untersuchen, da hierdurch festgestellt werden kann, inwiefern das öffentliche Interesse der wirtschaftlichen Entwicklung des Hamburger Hafens ohne eine Vertiefung der Fahrrinne gewährleistet werden kann. Das grundsätzliche Ablehnen der Prüfung der Null-Variante ist daher nicht gerechtfertigt.

Im Rahmen der Alternativenprüfung ist des Weiteren folgendes zu beachten:

- Es ist unwahrscheinlich, dass Schiffe, die voll beladen sind und derzeit tideabhängig bei einlaufendem Wasser bereits 15,10 m Wassertiefe haben, den Hamburger Hafen nicht anfahren werden. Es gibt bisher erkennbar keinen Reeder, der den Hamburger Hafen deshalb meiden würde.
- Die Schiffe werden nicht voll beladen, wenn das nicht möglich ist. Etwaige Kosten- nachteile werden -und können- ausgeglichen werden, wie dies nach ISL schon heute angeblich im Massengutverkehr geschieht.

Es gibt Möglichkeiten, auch ohne vollständigen Fahrrinnenausbau, die Planung zu realisieren.

Zum einen gibt es die Möglichkeit, eine Geschwindigkeitsverringern vorzusehen. Die Schiffe tauchen dann nicht mehr so tief ein. Dies erleichtert die Zu- und Abfahrt vom Hamburger Hafen. Von dieser Möglichkeit wird bereits seit längerem Gebrauch gemacht, wie bereits öffentlich von einem Mitglied des Vorstandes der „Hamburg Süd“ bekannt gemacht worden ist, weil damit auch Energie gespart wird. Wenn demgegenüber seitens der Vorhabensträger ausgeführt wird, Schiffe müssten manövrierfähig bleiben, so ist dies eine Selbstverständlichkeit. Der Vorhabensträger belegt indes die Grenze der Manövrierfähigkeit nicht wissenschaftlich. Im Übrigen gibt es bekanntlich Schlepper, die auch ständig im Hamburger Hafen eingesetzt werden.

Darüber hinaus gibt es die Möglichkeit, nicht die gesamte Elbe zu vertiefen, sondern lediglich diejenigen Teile der Elbsohle, die heute keine ausreichende Tiefe haben. Wesentliche Teile der Elbe haben bereits eine Tiefe, die keine Fahrrinnenanpassung notwendig machen würde, vgl. zu allem auch Protokolle des Erörterungstermins in Hamburg, insbesondere Protokoll vom 20.03.2009, Seite 27.

Den ausgelegten Unterlagen nicht zu entnehmen sind die jeweiligen im Projektgebiet, vgl. dazu auch BioConsult, Seite 14 ff., vorhandenen Wassertiefen. Zeitnahme Ergebnisse von Peilungen liegen bisher nicht vor.



#### 4.

In der Erkenntnis einer alternativen Prüfung im Rahmen des FHH-Abweichungsverfahrens hat der TdV „grundsätzliche Vorhabensalternativen“, die nach seiner Auffassung zu betrachten sind, dargestellt.

Die Darstellung grundsätzlicher Vorhabensalternativen reicht nicht aus. Dazu wird auf vorstehende Ausführungen verwiesen und ergänzend folgendes ausgeführt:

#### Hafenkooperation:

Diese ist, wie oben vorgetragen, unverzichtbar.

#### Teilabladung in einem Vorhafen (Cuxhaven oder Brunsbüttel):

Auch dieses ist eine in die Betrachtung einzubeziehende Alternative. Kostennachteile können auch dadurch ausgeglichen werden, dass Kosten für die bestehenden, ständig durchzuführenden Unterhaltsbaggerungen (jährlich 100 Mio.) gespart werden.

Die Darstellung unter Textziffer 4.3. der alternativen Prüfung ist nicht substantiiert. Es fehlen „Daten und Fakten“. Die Allgemeinbehauptungen sind nicht nachvollziehbar und entbehren insbesondere auch im Hinblick auf die Erfordernisse einer Abweichungsbetrachtung der notwendigen Deutlichkeit.

Was die Darstellung der beantragten Ausführungsvariante unter Textziffer 5 der Planänderungsunterlage III Teil 11 b anbelangt, so wird hierzu insbesondere auch auf die Erklärungen der Naturschutzverbände in den Erörterungsterminen verwiesen, insbesondere auf die Ausführungen der Herren Dr. Baumgardt, z.B. Seite 27 ff. des Erörterungsprotokolls und Seite 54 ff. des Erörterungsprotokolls des Herrn Nix u.a.

Im Rahmen der alternativen Prüfung wird insbesondere eine Untersuchung darüber angeregt, welche Auswirkungen sich auf den Hafen der Freien und Hansestadt Hamburg ergeben, wenn die Ver-



tiefung der Fahrrinne nicht 1,0 m, sondern 0,5 m beträgt. Wie man hört, haben darüber bereits Verhandlungen zwischen der Hansestadt Hamburg und anderen Beteiligten stattgefunden.

Zu Alternativen gehören Kostensenkungen.

#### **IV. Habitatschutz/Integritätsinteresse, UVU-Untersuchungen - ergänzende Untersuchungen**

Der derzeitige Zustand der Elbe und insbesondere der Natura 2000-Gebiete wird unterschiedlich beurteilt und bewertet, vgl. BioConsult Seite 25 ff. Allen Beurteilungen liegt indes eines zugrunde:

Soweit sich der Zustand in der Vergangenheit verschlechtert hat, beruht dieses auf Einwirkungen des Menschen vielfachster Art, vor allem aber ist jede erneute Elbvertiefung mit Verschlechterungen des Habitats verbunden, insbesondere auch der geschützten Lebensräume und Arten. Alle Schädigungen stehen im Fortsetzungszusammenhang.

Wie bereits ausgeführt, begründet Artikel 6 Abs. 4 FFH-RL aufgrund seines Ausnahmecharakters ein strikt beachtliches Vermeidungsgebot, das zu Lasten des Integritätsinteresses des durch Artikel 4 FFH-RL festgelegten kohärenten Systems nicht bereits durchbrochen werden darf, wenn dieses nach dem Muster der Abwägungsregeln des Deutschen Planungsrechts vertretbar erscheint, sondern nur beiseite geschoben werden darf, soweit dies mit der Konzeption größtmöglicher Schonung der durch die Habitat-Richtlinie geschützten Rechtsgüter vereinbar ist, ist ergänzend insoweit auf folgendes hinzuweisen:

Die vorgelegten FFH-Untersuchungen leisten nicht das, was das Gesetz verlangt. Dies wird aus dem Gutachten BioConsult Seite 13 ff. außerordentlich deutlich.

##### **1. Hydrologische Verhältnisse:**

Zu der Darstellung des Vorhabens des Ziels wird in den Planunterlagen u.A. festgestellt (Planunterlage Teil 11 b, Seite 5):



*„Dieses Vorhabensziel muss zwingend aus Gründen des Wohls der Allgemeinheit und der Sicherheit der Menschen an der Tideelbe folgende Vorgaben erfüllen:*

*„1. ....Die hydrologischen Verhältnisse in der Tideelbe dürfen nicht nachteilig verändert werden.“*

Diese, vom TdV selbst als zwingend aufgestellte Forderung kann aufgrund der geplanten Eingriffe in die Struktur des Gewässers sowie der daraus folgenden fortlaufenden Unterhaltungsmaßnahmen nicht ausgeglichen werden.

Ergänzend zu diesem Punkt gibt der TdV an:

*„Die sich seit vielen Jahrzehnten verstärkende Tidedynamik der Unterelbe verursacht eine Reihe negativer Entwicklungen. Neben ökologischen Beeinträchtigungen sind hier insbesondere die durch Niedrigwasserabsenkung hervorgerufene Zunahme des Stofftransportes von Sedimenten und die sich hieraus ergebende Zunahme von Unterhaltungsbaggerungen zu nennen.*

*Vor diesem Hintergrund ist es notwendig, einer weiteren Niedrigwasserabsenkung entgegenzuwirken. Erforderlich sind deshalb die weitgehende Minderung der hydraulischen Ausbaufolgen und die Dämpfung der negativen morphologischen Trends (Vergrößerung des Gewässerquerschnitts durch Erosion), die bereits im Ist-Zustand in der Elbmündung ablaufen.“*

Aufgrund des bereits vorliegenden negativen hydrologischen Zustandes, durch den auch ein instabiles ökologisches System verursacht wird, so dass die o.g. Trennung von ökologischer und hydrologischer Beeinträchtigung kaum möglich ist, ist ein erneuter Eingriff in das System unter den vorlie-



genden Bedingungen nicht vertretbar. Die vorliegende Verschlechterung des Systems wurde durch die Eingriffe in das Gewässersystem sowie die bisherigen Fahrrinnenanpassungen verursacht. Diese negativen Beeinträchtigungen müssen erst vollständig ausgeglichen und das Monitoring der bisherigen Verfahren vollständig abgearbeitet und bewertet werden, um einer weiteren negativen Entwicklung entgegenzuwirken und des Weiteren die Voraussetzungen für die Beurteilung von Kompensationsmaßnahmen und deren Abgrenzung von Maßnahmen zu ermöglichen, die den Erhaltungszielen der Gebiete dienen.

In diesem Zusammenhang ist auch ein besonderes Augenmerk auf die Baggerungen in den Natura 2000-Gebieten und die dazu ergangene Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes zu legen.

Gemäß dem Urteil des Gerichtshofes (2. Kammer) vom 14.02.2010, Rechtssache C-226/08, ist Artikel 6 Abs. 3 und 4 der FFH-Richtlinie in der durch die Richtlinie 2006/105 geänderten Fassung dahin auszulegen, dass fortlaufende Unterhaltungsbaggerungen in der Fahrrinne von Aestuarien, die nicht unmittelbar mit der Verwaltung des Gebietes in Verbindung stehen oder hierfür nicht notwendig sind, einer Verträglichkeitsprüfung gem. Artikel 4 Abs. 2 unter Absatz 3 der Richtlinie zu unterziehen sind, soweit sie ein Projekt darstellen und das betreffende Gebiet erheblich beeinträchtigen könnten.

Das ist der Fall, auch soweit in dem Gutachten BioConsult teilweise günstige Auswirkungen von Baggerungen behauptet werden.

Die Planfeststellung kann nur dann erfolgen, wenn die Verträglichkeit der Baggerungen vorher im Einzelnen insgesamt im Rahmen einer FFH-Prüfung durchgeführt worden ist. Deren Fehlen beweist BioConsult, vgl. BioConsult, Seite 37 ff.



## **2. Salinität/Sauerstoffhaushalt/Unterwasserungsablagerungsflächen**

### **2.1. Ergänzungsbericht UVU**

Wir bemängeln, dass die Ergänzungen der UVU, insbesondere bei den Punkten Sauerstoff und Salinität, unübersichtlich dargestellt sind. Zwar sind die Änderungen gekennzeichnet, aber die ergänzten Daten werden teilweise isoliert und grafisch anders dargestellt, als in den ursprünglichen Planungsunterlagen. Dadurch wird der Vergleich unnötig erschwert.

### **2.2. Salinität**

Aus der Tabelle 3.2.1 wird ersichtlich, dass die Minimalwerte des Chloridgehaltes seit dem Zeitraum 1998-2004 über 2005/06 bis 2008 kontinuierlich gestiegen sind. Hier lässt sich ein Trend erkennen. Die Aussage, dass sich kein belastbarer Trend ableiten lässt, ist im Falle der Minimalwerte falsch. Wir fordern, die Ursachen für diese Entwicklung der Minimalwerte deutlich zu machen und die Aussage, dass dieses nicht zu veränderten Sachverhalten führt, zu belegen und ggf. zu revidieren.

Die Daten zur Salinität sind so dargestellt, dass die Brackwassergrenze (Definition siehe Unterlage H2a, 2.33.1) nicht ersichtlich ist. Im Hinblick auf die Verschiebung der Brackwasserzone, bedingt durch vorangegangene Elbvertiefungen, ist dies nicht akzeptabel. In dem nach Tabelle 3.2.1 zu vermutenden Brackwasserbereich (oberes Übergangsgewässer), lässt sich eine Erhöhung der Mediane der Chloridgehalte erkennen, was für eine Verschiebung der Brackwasserzone flussaufwärts spricht. Wir fordern die Entwicklung der Brackwasserzone nachvollziehbar darzustellen. Die Aussage, dass es keine deutlich veränderten Sachverhalte gibt, die zu einer veränderten Prognose vorhabensbedingter Auswirkungen führen, zweifeln wir an.

### **2.3. Sauerstoffhaushalt**

Die Abbildungen zum Sauerstoffhaushalt sind aufgrund ihrer Darstellungsart kaum mit den ursprünglichen Planungsunterlagen zu vergleichen. Erkennbar wird jedoch, dass sich der Trend zur größeren und länger anhaltenden Sauerstoffmangelsituationen im Sommer fortsetzt.



#### **2.4. Unterwasserablagerungsflächen**

Die Wirkung von UWA's wurde noch 2008 von der Projektgruppe Strombau als unklar angesehen. „hierdurch kann die Tidedynamik verstärkt und die Baggerstelle aufgelöst werden.“ Die Projektgruppe stellt fest, dass noch weitere offene Fragen in Bezug auf derartige Strombaumaßnahmen zu klären sind (Projektgruppe Strombau: Bericht zum ganzheitlichen Strombau- und Sedimentmanagementkonzept für die Tideelbe, Februar 2008, S. 57). Auch im Entwurf des Integrierten Bewirtschaftungsplan für das Elbeästuar, Fachbeitrag Wasserstraßen und Häfen, S. 63, wird auf noch offene Fragen bei Maßnahmen zu Reduzierung der Baggermengen hingewiesen: *„Keine Maßnahme ist ohne vorherige Untersuchungen möglich, soll es nicht zum Risiko von negativen Effekten oder Problemverschiebungen kommen. Gegebenenfalls sind Großversuche erforderlich.“* Weiterhin heißt es zu strombaulichen Maßnahmen: *„Vor dem Hintergrund der dargestellten Situation und einer neuen Unterhaltungssituation erarbeiten WSV und HPA kontinuierlich ein Strombaukonzept für die Tideelbe, von dem nachfolgend erste Ergebnisse dargestellt werden [...]. Sie sind bisher lediglich aus wasserbaulicher Sicht untersucht und bedürfen in jedem Fall einer vertieften weiteren Untersuchung und Diskussion, in die vor allem ökologische und andere Nutzungsaspekte einfließen müssen.“*

Vor diesem Hintergrund sind zunächst weitere ökologische Untersuchungen über die Wirkung von Strombaumaßnahmen, Unterhaltsbaggerungen und Ausbaumaßnahmen durchzuführen und auszuwerten, bevor es zu einem Planfeststellungsbeschluss für die beantragten Maßnahmen kommen kann.

Aus diesem Grund ist auch die Argumentation im Ergänzungsbericht zur UVU, dass durch die Erweiterung der Umlagerungsstelle Neuer Luechtergrund der schleichenden Verstärkung des Tidenhubs entgegengewirkt werden soll, widersprüchlich und nicht nachvollziehbar.

Auch Übertiefenverfüllungen werden von der Projektgruppe Strombau kritisch betrachtet. Die Projektgruppe beschreibt in ihrem Bericht die Gefahr, dass durch die Verfüllung die Sohlstruktur vergleichmässigt wird und die hydraulische Reibung abnimmt. Dieses hat Auswirkungen auf die Tidewellenlänge. Weiterhin stellt die Projektgruppe in ihrem Bericht weiteren Untersuchungsbedarf

für Übertiefenverfüllungen zwischen Cuxhaven und Stör und St. Margarethen fest (Projektgruppe Strombau: Bericht zum ganzheitlichen Strombau- und Sedimentmanagementkonzept für die Tidelbe, Februar 2008 S. 63). Wir bitten um eine Erklärung, warum diese Einschätzung für Übertiefenverfüllungen gilt, aber in der UVU bei der UWA keine Rolle spielt.

### **3. Umlagerungsstelle Neuer Luechtergrund:**

Die Aussage in der UVU, 3.1, dass die Modellrechnungen der BAW für die erneute Planänderung keine neuen Erkenntnisse liefern, ist schwer nachvollziehbar. Insbesondere die beschriebene strombaulich positive Wirkung ist nicht erkennbar. Wenn, wie erwähnt, in der Vergangenheit Material verloren gegangen ist, welches durch die Maßnahme wiederaufgefüllt werden soll, ist zu erwarten, dass auch das neue Material durch Verdriftung, Erosion, o.ä. wieder verschwindet. Für die UWA Neuenfelder Sand und den Neuen Luechtergrund wird in der UVU-Ergänzung eine intensive Sedimentdynamik und starke morphologische Änderung erwähnt. Unter Punkt 3.9.2.3.1. der UVU-Ergänzung heißt es: *„Die Umlagerungsflächen sind im Ist-Zustand durch hohe Sedimentumlagerungen und hohe Erosionstendenzen beschrieben.“* Wir sehen daher die Gefahr der Verdriftung des Materials. Dadurch sind auch verstärkte Trübung, Schädigung von Bodenorganismen und erhöhte Schadstoffbelastung mit negativen Folgen für die Umwelt zu befürchten. Aus diesem Grund zweifeln wir auch die Aussage, dass die Umgestaltung der Umlagerungsstelle Neuer Luechtergrund keine Auswirkungen durch Verdriftung auf das Phytobenthos haben, (3.7.4.1.) an. Die Behauptung der UVU, dass es nach HABAK/HABAB-Untersuchungen kaum Besiedlungsunterschiede der Benthosgemeinschaften auf Klappstellen im Vergleich zu Referenzgebieten gäbe, ist eine falsche Wiedergabe der Ergebnisse. BioConsult stellt im Gutachten zur FFH-Erheblichkeit zur Fahrrinnenanpassung fest, dass die HABAK-Untersuchungen zeigen, dass es in der Regel zu erkennbaren Wirkungen für das Makrozoobenthos auf der Klappstelle kommt, insbesondere wenn die Beaufschlagungsintensität höher ist. (BioConsult, Gutachten zur FFH-Erheblichkeit bei der FFH-Verträglichkeitsprüfung zur Fahrrinnenanpassung Unter- und Aussenelbe, Mai 2010). Vor allem die Erhöhung der Umlagerungsmengen vergrößert die Gefahr von verstärkter Verdriftung bzw. der Verdriftung von größeren Sedimentmengen und den damit verbundenen negativen Folgen für die Umwelt. Das BioConsult-Gutachten muss in die Planunterlagen einfließen, diese sind daraufhin zu überarbeiten und in der Erheblichkeit neu zu bewerten.

Wir befürchten eine Beeinträchtigung der Umwelt durch belastete Sedimente an der Umlagerungsstelle. Schon im Strombau und Sedimentmanagementkonzept von HPA und WSV wird im Zusammenhang mit der Umlagerung von Baggergut aus dem Hamburger Bereich festgestellt *„nachteilig sind die erhöhten Schadstoffgehalte der verklappten Sedimente“* (S. 21). Auch die Umlagerung von frischen Elbsedimenten (Baggergut aus Bereichen mit mindestens jährlicher Baggerung) wird dort als problematisch beschrieben: *„Vor dem Hintergrund der bekannten Belastungsursachen ist davon auszugehen, dass sich die Schadstoffbelastung der Sedimente noch längere Zeit auf einem erhöhten Niveau [...] bewegen wird.“*

(HPA und WSV: Strombau und Sedimentmanagementkonzept für die Tideelbe, S. 27).

Daher zweifeln wir auch die Aussage in der FFH-VU, dass die Erhöhung der Schwebstoffgehalte trotz erhöhter Umlagerungsmengen nur gering sind, an. Dass die vorhabensbedingten Auswirkungen in der FFH-VU als positiv bewertet werden, kritisieren wir. (FFH-VU 5.3.10, Teil 1)

Von einer Verdriftung schadstoffbelasteter Sedimente könnten die angrenzenden FFH-Gebiete „Schleswig-Holsteinisches Elbeästuar und angrenzende Flächen“ (DE 2323-392), „Nationalpark Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer und angrenzende Küstengebiete“ (DE 0916391), Nationalpark Hamburgisches Wattenmeer (DE 2016-301) Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer (DE 2306-301), und Untere Elbe (DE 2018-331) betroffen sein. Auch die Vogelschutzgebiete Ramsar-Gebiet Nationalpark Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer (DE 0916-491), Untere Elbe bis Wedel (DE 2323-401), Vorland St. Margarethen (DE 2121-402), V01 Niedersächsisches Wattenmeer und angrenzendes Küstenmeer (DE 2210-401) und V 18 Untere Elbe (DE 2121-401) sowie Nationalpark Hamburgisches Wattenmeer (DE 2016-301) könnten durch Verschlickung und Verdriftung schadstoffbelasteten Materials in ihrem Wert gemindert werden, da hierdurch die Nahrungsgrundlage der Vögel beeinträchtigt wird.

Da die Verdriftung des belasteten Materials unserer Ansicht nach nicht ausgeschlossen werden kann, befürchten wir Beeinträchtigungen der nach FFH- Richtlinie geschützten Fischarten Finte und Rapfen, da beide Arten sehr empfindlich auf Wasserverschmutzungen reagieren. Auch die Verlä-



gerung der Bauzeit der Umlagerungsstelle Neuer Luechtergrund von 9 auf 15 Monate kann, zumindest lokal, eine vergrößerte Belastung für Fische darstellen. Weiterhin sehen wir die Gefahr, dass aufgrund der Verlängerung der Bauzeit, die Verklappung von Sedimenten durch die damit verbundene Trübung negative Wirkungen auf den Sauerstoffhaushalt der Elbe und damit auf Lebensräume für Fische und Rundmäuler haben kann.

Die Aussage in der FFH-VU, dass die Erhöhung der Schwebstoffgehalte trotz erhöhter Umlagerungsmengen nur gering ist, zweifeln wir an. Dass die vorhabensbedingten Auswirkungen in der FFH-VU als positiv bewertet werden kritisieren wir. (FFH-VU 5.3.10, Teil 1).

Auf welchen Daten beruht die Abschätzung, dass für das Zoobenthos und das Phytobenthos keine negativen Folgen der Erhöhung der Umlagerungsmenge entstehen? Schließlich wird gleichzeitig das Risiko des Zusetzungs von sessilen und inbenthischen Arten als erhöht beschrieben.

#### **4. Unterwasserablagerungsfläche Neuenfelder Sand**

Eine Einschätzung der Sedimentbelastung aufgrund einer bloßen Annahme („es ist davon auszugehen, dass die Belastung der dort liegenden Sedimente [...] dem für die Abschnitte Brunsbüttel und Cuxhaven typischen Niveau entspricht“) ist nicht akzeptabel. Diese Einschätzung kann keine belastbare Grundlage für weitere Bewertungen und Planungen sein. Hier müssen genauere Untersuchungen erfolgen.

Umweltauswirkungen: Die Aussage, dass sich durch die Ablagerungen des Baggergutes die Sedimentqualität verbessert ist falsch, da das natürlicherweise bereits an den Ablagerungsstellen liegende Sediment auch weiterhin dort liegen bleibt und sich die Schadstoffbelastung nicht ändert, indem anderes Sediment auf diese Stelle geschüttet wird. Die Auffassung die Ablagerung des Baggergutes als „positiv“ zu bewerten teilen wir nicht. Die rein rechnerische Betrachtung in den Planunterlagen entspricht nicht der Realität. Die Schadstoffe bleiben weiter im System. Wir fordern die Situation nicht nur rein rechnerisch zu betrachten und eine auf der Realität basierende Neubewertung der Situation durchzuführen.





Durch die Erhöhung des Schluffanteils befürchten wir erhöhte Trübung und Sedimentation mit belasteten Sedimenten. Wir sehen eine erhöhte Gefahr der Schadstoffbelastung der angrenzenden Bereiche und des Ökosystems Elbe und fürchten negative Auswirkungen. Insbesondere durch die Erhöhung des Schluffanteils an den Verbringungsstellen ist diese Gefahr gegeben. Von einer Verdriftung schadstoffbelasteter Sedimente könnten die angrenzenden FFH-Gebiete „Schleswig-Holsteinisches Elbeästuar und angrenzende Flächen“ (DE 2323-392), „Nationalpark Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer und angrenzende Küstengebiete“ (DE 0916391), Nationalpark Hamburgisches Wattenmeer (DE 2016-301), Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer (DE 2306-301), und Untere Elbe (DE 2018-331) betroffen sein.

#### **5. Seehundwurfplätze**

Auswirkungen auf Seehundwurfplätze: Die Planungen gehen von einer Störung der Wurfplätze in zwei Perioden aus und kommen zu dem Schluss einer unerheblichen Beeinträchtigung. Dennoch fehlt in zwei Wurfperioden ein Teil des Lebensraums der Seehunde, was eine negative Beeinträchtigung für eine Teilpopulation darstellt (vgl. unsere Stellungnahme im Punkt Ergänzungen FFH-VU,5.3.9.)

#### **6. Phytoplankton**

Die Argumentation eine erhöhte Wassertrübung sei unerheblich da bereits im Ist-Zustand ein hoher Schwebstoffgehalt vorhanden sei, kann nicht gelten, da der Schwebstoffanteil trotz der beschriebenen Verdünnung im Wasser erhöht wird.

Der Lebensraumtyp Aestuar wird durch den Eintrag von zusätzlichen Schweb- und Schadstoffen sowohl in der Bau- wie in der Betriebsphase erheblich beeinträchtigt. Die Schwebstoffe werden zunächst freigesetzt - von der Stromelbe gelangen weitere Schwebstoffe mit der Tide in das Aestuar. Die Trübung durch Schwebstoffe hindert das Sonnenlicht, in tiefe Schichten des Wassers einzudringen. Dadurch wird die Reproduktion des Phytoplanktons und des Autotrophen behindert. Diese Lebensgemeinschaften sind im Aestuar die bedeutendsten Produzenten von Sauerstoff, dessen Gehalt im Wasser bei geringerer Masse von Phytoplankton und Autotrophen Aufwuchs abnimmt. Diese



Abnahme beeinträchtigt die übrigen aquatischen Lebensgemeinschaften, wie den Heterotrophenaufwuchs, das Zooplankton, das Makrozoobenthos und die Fische.

### **7. Aquatische Flora, Beschreibung des Ist-Zustandes(3.7.1.):**

Die Vermutung, dass sich der Bestand des Phytoplanktons nicht geändert hat, ist keine geeignete Grundlage für eine UVU-Untersuchung. Hier sind nach wie vor neuere Daten erforderlich.

### **8. Aquatische und amphibische Biotypen**

Die Aussage, dass auf der UWA Neuenfelder Sand keine Modifikationen in der Flächebeanspruchung erfolgen, ist nicht nachvollziehbar, da die Menge des abzulagernden Sediments erhöht wurde. Wir bitten um Erklärung.

### **9. Störungen der Brandgänse (3.8.2.3.1.):**

Die Störungen der Brandgänse bleibt unserer Ansicht nach eine Beeinträchtigung des Lebensraums. Eine Störung der Brandgänse ist unvereinbar mit §5 und §2 der Nationalparkverordnung (Gesetz über den Nationalpark Hamburgisches Wattenmeer, geändert durch Beschluss der Bürgerschaft vom 5. April 2001). Eine erzwungene Verlagerung der Rast- und Mauserplätze aufgrund der Bauarbeiten bedeutet zumindest lokal eine erhebliche Beeinträchtigung. Auch BioConsult geht in dem Gutachten zur FFH-Erheblichkeit bei der FFH-Verträglichkeitsprüfung zur Fahrrinnenanpassung davon aus, dass eine Störung durch Vergrämung den langfristigen Rückgang des Mauserbestandes weiter verfestigen könnte. Hier ist, wie von BioConsult beschrieben, von einer erheblich negativen Auswirkung auszugehen. Der Baubetrieb in der Mauserperiode muss ausgeschlossen werden. Weiterhin ist zu befürchten, dass durch Materialverdriftung und Trübungen beim Bau der UWAs Schadstoffe in das Ökosystem gelangen, die sich negativ auf den Nahrungsraum und damit auf die Brandgänse auswirken und deren Bruterfolg verringern. Das Baggergut aus dem Hamburger Hafen ist mit Schadstoffen belastet - dies ist unbestritten. Die von der Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG) erstellte "Vorläufige Abschätzung der ökologischen Auswirkungen" kommt dabei u.a. zu folgenden Ergebnissen: Die Gehalte von Cadmium sowie aller organischen Schadstoffe im Baggergut überschreiten die Belastung der Sedimente im Umfeld der Klappstelle mindestens um den Faktor 3 (Cadmium, Lindan, Pentachlorbenzol), für die Verbindungen der DDT-Gruppe um das 6 – 10-

fache sowie für a-HCH und HCB um mehr als das 10-fache. Insbesondere die Belastung mit DDT könnte Auswirkungen auf Vögel, insbesondere auf die Brandganspopulation haben. Es ist nachgewiesen, dass DDT den Kalziumhaushalt von Vögeln beeinflusst und die Dicke der Eierschalen abnimmt, wenn diese einer Belastung durch DDT ausgesetzt sind. Auswirkungen auf die Population können trotz Bauzeitrestriktion daher nicht ausgeschlossen werden.

#### **10. Auswirkungen auf die biologische Vielfalt**

Nach wie vor befürchten wir durch das Gesamtvorhaben eine Gefährdung der Biologischen Vielfalt, die den Bemühungen der Bundesregierung (Nationale Strategie zum Erhalt der Biologischen Vielfalt) und Kapitel 1 § (1) BNatSchG entgegenstehen. Insbesondere durch die in Planänderung III eingestandene erhebliche Beeinträchtigung des Schierlingswasserfenchels wird zu einer Veränderung der Bestandsstrukturen führen. Dadurch werden die genetische Vielfalt und die Artenvielfalt verringert. Durch Summationswirkungen mit anderen Vorhaben kann diese Entwicklung weiter verstärkt werden. Durch Veränderung der Strömungsverhältnisse, Verschiebung der Brackwasserzone, erhöhten Wellengang durch Schifffahrt, Änderungen der Tidewasserstände, der Salinität und das Zusammenwirken der einzelnen Faktoren, sind Auswirkungen auf die Ökosystemvielfalt zu befürchten. Kompensationsmaßnahmen müssen daher fertig gestellt sein, bevor der Eingriff erfolgt.

#### **11. Aktualisierte Sachverhaltsermittlung zu den Auswirkungen UWA der Medemrinne-Ost und UL Medembogen auf Seehundwurfplätze:**

Wir teilen die Auffassung, dass die vorhabensbedingten Auswirkungen durch die Wurfplatzverlagerung unerheblich negativ sind, nicht. Die Störungen der Seehunde bleibt unserer Ansicht nach eine Beeinträchtigung, da die Störung eine Beeinträchtigung ihres Lebensraums und damit der Seehunde selber darstellt. Ein Ausweichen auf andere Bereiche ist schwierig, da störungsarme Bereiche in der Elbmündung selten sind und nicht unbegrenzt zu Verfügung stehen. Somit bringt ein Verlust von Seehundwurf- bzw. Liegeplätzen negative Auswirkungen auf die Seehunde mit sich. Eine Verlagerung aufgrund der Bauarbeiten bedeutet zumindest lokal eine erhebliche Beeinträchtigung, die Auswirkungen auf die lokale Population haben kann. Von einer Wiederbesiedlung des Wurfplatzes ist nicht mit Sicherheit auszugehen, da Seehunde sehr stör anfällig sind und Bereiche mit wiederholten Störungen für lange Zeit meiden. In der Literatur werden Habitatverluste durch intensive Stö-



rungen als eine der Hauptgefährdungsursachen für Seehunde genannt (Petersen, Ellwanger, Bless, Boye, Schröder und Ssymank 2004).

Es ist nicht nachzuvollziehen, was mit den summationsbedingt zu erwartenden Lebensraumveränderungen innerhalb von „quasi-natürliche Veränderungen“ gemeint ist. Was sind „quasi-natürliche“ Veränderungen? Veränderungen können entweder natürlich sein oder durch anthropogene/künstliche Ursachen entstehen. Auch im BAW-Gutachten wird nicht klar, welche Veränderungen natürlich und welche vorhabensbedingt sind. Allerdings lässt sich durch mehrere Überlagerungen von Gewässerbaumaßnahmen die Art der Veränderungen nur schwer unterscheiden. Die letzte Elbvertiefung hat das System bereits über die natürlichen Verhältnisse hinaus gestört (z.B. Anstieg des Tidenhubs, zunehmende Strömung und erhöhter Wellenschlag, Zunahme der Sauerstoffmangelsituationen im Sommer). Da die Beweissicherung dazu jedoch noch nicht abgeschlossen ist, lässt sich auch keine abschließende Bewertung der Veränderungen und Folgen erstellen. Dieses wäre jedoch vor einer erneuten Vertiefung unbedingt notwendig. Wir fordern daher zunächst die Beweissicherung für die letzte Elbvertiefung abzuschließen und auszuwerten, bevor ein erneuter Eingriff geplant wird.

## **12. Verträglichkeitsuntersuchung für GGB Komplex NSG Neßsand und LSG Mühlenberger Loch (DE 2424302)**

Es steht zu befürchten, dass durch die Elbvertiefung die Flachwasserbereiche des Mühlenberger Lochs im Komplex der FFH-Gebiete NSG Neßsand und LSG Mühlenberger Loch (DE 2424-302) noch schneller verschlickten, als sie es bereits zum jetzigen Zeitpunkt tun und es so zu Beeinträchtigungen der Schutzziele oder der Beeinträchtigungen von FFH- Lebensraumtypen- und Arten kommt. Insbesondere die Erhaltung und Entwicklung des FFH-Lebensraumtypen [1130] „Ästuarrien“ und [91E0] „Auenwälder“ mit *Alnus glutinosa* und *Fraxinus excelsior* sowie den Schutz der FFH-Anhang II-Fischarten (Flussneunauge, Meerneunauge, Finte und Rapfen) sind davon betroffen. Auch das Schutzziel „Erhaltung und Entwicklung der Funktionsfähigkeit der von dynamischen Prozessen der Tideelbe abhängigen reich strukturierten Lebensräume der Flachwasserzonen, der von Prielen durchzogenen süßwasserbeeinflussten Sand- und Schlickwatten, der Sandstrände, der Tide-Röhrichte, der Hochstaudenfluren, Weidengebüsche und Tide-Auwälder“ ist davon betroffen.

Aus diesem Grund kann für den Gebietskomplex eine erhebliche Beeinträchtigung nicht ausgeschlossen werden.

Durch eine vermehrte Verschlickung sind auch negative Auswirkungen auf Rastvögel und nahrungssuchende Brutvögel zu befürchten.

### **13. Direkte und indirekte Flächenverluste:**

Es werden keine direkten Flächenverluste von FFH-Gebieten benannt. Wir befürchten jedoch, dass es aufgrund von zunehmendem Wellenschlag durch größere Schiffe, erhöhtem Tidenhub und erhöhter Strömung als Folge der Elbvertiefung zu Erosion, Uferabbrüchen und damit auch zu direkten Flächenverlusten von Natura 2000 und nach Vogelschutzrichtlinie geschützten Gebieten kommen kann. Dies betrifft insbesondere die FFH- und Vogelschutzgebiete an der Unterelbe: „Schleswig-Holsteinisches Elbeästuar und angrenzende Flächen“ (DE 2323-392), „Unterelbe“ (DE 2018-331), Vorland St. Margarethen (DE 2121-402), „Elbeniederung und zwischen Schnackenburg und Geestacht“ (DE 2526-331), „Elbe zwischen Geesthacht und Hamburg“ (DE 2526-332) und SPA „Unterelbe bis Wedel“ (DE 2323-401). Besonders Schilf- und Auwaldbereiche (91 E0 und 91 F0) leiden als Biotoptypen des Lebensraumtyps Ästuar (1130) unter erhöhtem Wellenschlag, zunehmender Strömung, Eintrag von Schadstoffen und höherauflaufenden Fluten aufgrund eines größeren Tidenhubs. Durch die Unterspülung und Freispülung der Wurzeln, verschlechtert sich der Erhaltungszustand der Bäume im Auwald.

Unserer Ansicht nach sind die Erheblichkeitsschwellen in den Planunterlagen noch immer zu niedrig angesetzt. Im BioConsult-Gutachten zur FFH-Erheblichkeit wird ein Flächenverlust von 1,65% für den Schierlings-Wasserfenchel vorsorglich als erheblich eingestuft, da die Art keine Ausweichmöglichkeiten hat und da die Erhaltung und die positive Bestandsentwicklung durch den Flächen-, bzw. den Funktionsverlust erschwert werden. Wenn man dieser Argumentation folgt, müssen auch Beeinträchtigungen der FFH-Lebensraumtypen 1130 „Ästuarien“ und 91E0 „Auenwälder“ mit *Alnus glutinosa* und *Fraxinus excelsior* und 91F0 vorsorglich als erheblich eingestuft werden.



Für die FFH-Gebiete „Elbe zwischen Geesthacht und Hamburg“ (DE 2526-332) und SPA „Untere Elbe bis Wedel“ (DE 2323-401) wird durch den Eingriff von keinerlei Beeinträchtigungen ausgegangen. Dass es laut FFH-VU im Bereich zwischen Hamburg und Wedel zu keinen Beeinträchtigungen des Schierlings-Wasserfenchels kommen soll, zweifeln wir an. Zwar wird laut Planunterlagen der Erhaltungszustand nicht beeinträchtigt, durch die Summation indirekter Wirkungen oder der Summation direkter und indirekter Wirkungen, als Folge des Elbeausbaus (zunehmender Wellenschlag und Erosion, erhöhter Energieeintrag, Verlagerung der Brackwasserzone stromaufwärts, Zunahme der Strömung, etc.) kann der Lebensraum jedoch schleichend verschlechtert und die Erreichung des Erhaltungszustandes damit erschwert werden. Auch durch Funktions- und Qualitätsverluste „verkleinern“ sich die FFH-Gebiete, sie können ihren Schutzzweck dann weniger gut erfüllen. Durch Funktions- und Qualitätsverluste verkleinert sich außerdem der Lebensraum für nach FFH- und Vogelschutzrichtlinie geschützte Arten. Diese Funktions- und Qualitätsverluste der FFH-Gebiete müssen daher ähnlich wie direkte Flächenverluste bewertet werden. Auch laut dem Gutachten von BioConsult ist der gesamte Funktionsverlust, der durch den Fahrrinnenausbau besteht, als eine erhebliche Beeinträchtigung zu werten. Zwar wird für die Berechnung des Kompensationsbedarfes das BioConsult-Gutachten als Grundlage verwendet, letztendlich sind aber die einzelnen erheblichen Beeinträchtigungen in den Planunterlagen schlecht zu finden und unübersichtlich dargestellt. Durch eine schleichende Verschlechterung der Gebiete durch die oben genannten direkten und indirekten Wirkungen des Ausbaus, wird die Erreichung der Schutzziele der Gebiete erheblich erschwert. Mit dem Verschlechterungsverbot der FFH-Richtlinie ist das unvereinbar. Da diese zu erwartenden Umweltauswirkungen großräumig auftreten werden und als dauerhafte Beeinträchtigungen zu werten sind, müssen sie vorsorglich als erhebliche Beeinträchtigungen gewertet werden. Gleiches gilt für die FFH-Gebiete „Schleswig-Holsteinisches Elbeästuar und angrenzende Flächen“ (DE 2323-392), „Untere Elbe“ (DE 2018-331), „Elbeniederung und zwischen Schnackenburg und Geestacht“ (DE 2526-331), „Rapfenschutzgebiet Hamburger Stromelbe“ (DE 2424-303), „Komplex NSG Heuckenlock und NSG Schweenssand“ (DE 2526-302) und „Hamburger Untere Elbe“ (DE 2526-305), Komplex NSG Zollenspieker und NSG Kibitzbrack“ (DE 2627-301) und „Hamburger Untere Elbe“ (DE 2526-305).



Weiterhin steht zu befürchten, dass es aufgrund der Ausbaumaßnahmen und der Trübung durch Sedimentumlagerung sowie durch die regelmäßigen Unterhaltungsbaggerungen zu einer Zunahme von Sauerstoffmangelsituationen im Sommer und damit zu einer erheblichen Beeinträchtigungen des Lebensraumtyps Ästuar und nach FFH-Richtlinie geschützten Arten (Flußneunauge, Meerneunauge, Finte, Schnäpel und Rapfen) kommen kann. Hiervon ist besonders das „Rapfenschutzgebiet Hamburger Stromelbe“ (DE 2424-303) betroffen, aber auch die Gebiete „Schleswig-Holsteinisches Elbeästuar und angrenzende Flächen“ (DE 2323-392), sowie „Untereibe“ (DE 2018-331), „Komplex NSG Neßsand und LSG Mühlenberger Loch“ (DE 2424-302) „Komplex NSG Heuckenlock und NSG Schweenssand“ (DE 2526-302) verlieren durch die regelmäßigen Sauerstoffmangelsituationen an Wert. Wir gehen hier von einer erheblichen Beeinträchtigung aus und zweifeln die in den Unterlagen als unerheblich benannte Beeinträchtigung an. Bereits eine unerhebliche Beeinträchtigung ist als Beeinträchtigung nicht mit dem Verschlechterungsverbot vereinbar.

#### **14. Summationswirkungen verschiedener Projekte (Teil 5.1, Tabelle 3.8. S. 30)**

Wir befürchten entgegen der Darstellung in den Planunterlagen für die Sauerstoffsituation in der Elbe kumulative Auswirkungen mit dem Steinkohlekraftwerk Moorburg, welches durch die Wasserentnahme und die Einleitung des erwärmten Kühlwassers ebenfalls negativen Einfluss auf den Sauerstoffhaushalt und damit auf den Lebensraum für Fische und Rundmäuler der Elbe haben wird. Es ist nicht nachvollziehbar, dass es oben in Tabelle 3.8. bei der summatorischen Betrachtung diverser Projekte im Hamburger Hafen ggf. zu Beeinträchtigungen wandernder Fisch- und Rundmaularten kommt und trotzdem keine summatorischen Wirkungen mit weiteren Projekten genannt werden. Mehrere unerhebliche Auswirkungen auf Individuenebene können letztendlich von ausschlaggebender Bedeutung für die Populationsebene sein. Hier ist genauer nachzuweisen, dass Auswirkungen auf die Populationsebene ausgeschlossen werden können. Mehrere sich aufsummierende unerhebliche Auswirkungen sind bei geschützten Arten daher vorsorglich als erheblich zu bewerten.

## V. Gesamtabwägung

Eine Gesamtabwägung nach Maßgabe der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts, vgl. dazu auch Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 13.05.2009, 9 A 73/07, findet bisher nicht statt.

In diese sind einzubeziehen:

Die Verträglichkeit der Planung.

Über das BioConsult-Gutachten hinaus gehen wir davon aus, dass Beeinträchtigungen des Schierlings-Wasserfenchels nicht nur zu befürchten sind, sondern eintreten werden. Das liegt unseres Erachtens unter anderem an der Verschiebung des Salinitätsgrades und der Sauerstoffarmut, die durch die bisherigen Vertiefungen der Elbe verursacht worden sind und weiterhin nachhaltig befürchtet werden müssen. Artikel 6 FFH-Richtlinie stellt überdies tatsächlich festgestellte Beeinträchtigungen solchen gleich, die nicht ausgeschlossen werden können, so dass eine erhebliche Unverträglichkeit vorliegt.

Im Rahmen der Gesamtabwägung sind des weiteren zu berücksichtigen:

- die nicht vorliegenden, zwingenden öffentlichen Interessen;
- die Möglichkeit von Alternativen.

### 1.

Ergänzend wird zu alledem folgendes vorgetragen:

Die Aussage, dass die Größe aller Schutzgebiete und die Größe des LRT Ästuariens gleich bleibt, ist nicht richtig. Durch Uferabbrüche und Erosion, die durch steigende Strömung und zunehmenden Wellenschlag durch die Schifffahrt verursacht und verstärkt werden, entsteht ein unmittelbarer Flächenverlust.



Ersichtlich wird dies im NSG Pagensand, wo es seit Jahren zu Strandverlusten und Uferabbrüchen kommt.

Der unter demselben Punkt erwähnte Funktionsverlust betrifft zwar nicht die physische Größe der Schutzgebiete, entwertet die Gebiete jedoch soweit, dass ihre Schutzfunktion sich verkleinert.

2.

Im Rahmen der Darstellung der zwingenden Gründe des öffentlichen Interesses (Gutachten ISL, PLANCO, HWWI) werden sich aufdrängende Alternativen nicht einmal angesprochen.

3.

Bei der Abwägung wird zwar auf das Gutachten BioConsult Bezug genommen. Dieses Gutachten ist jedoch ausdrücklich nicht Teil der ausgelegten Unterlagen. Das öffentliche Interesse an einer intakten Natur, dem Erhalt der biologischen Vielfalt und funktionierendem Ökosystem wird nicht in die Abwägung einbezogen. Hier liegt ein Ungleichgewicht vor. Auf dieser einseitigen Grundlage kann keine Abwägung getroffen werden. Die ökologischen Folgen sind weiter zu untersuchen, bevor eine Abwägung erfolgen kann.

Im Übrigen verweisen wir auf Ziffer II dieses Schriftsatzes.

## **VI. Ausgleichsmaßnahmen/Kohärenzmaßnahmen**

Weitere Voraussetzung für die Erteilung einer Genehmigung ist das Vorliegen von notwendigen Ausgleichsmaßnahmen, um sicherzustellen, dass die globale Kohärenz von Natura 2000 geschützt ist.

Diese Bestimmung gilt für Ausnahmen in Bezug auf die in Artikel 6 Abs. 3 FFH-RL enthaltene allgemeine Regel, laut der Plänen und Projekten nur dann zugestimmt werden kann, wenn das Gebiet als solches/die Gebiete als solche, nicht beeinträchtigt werden.

Zum anderen ist sie unter Einhaltung der in der Richtlinie vorgesehen Schritte und in der dort festgelegten Reihenfolge anzuwenden.

Die in Artikel 6 Abs. 3 vorgesehene vorab erfolgende Verträglichkeitsprüfung von Zielen bzw. Projekten soll es der Planfeststellungsbehörde ermöglichen, ihre Schlussfolgerung zu den Auswirkungen der Planung im Bezug auf die Integrität des entsprechenden Gebietes zu ziehen. Da das im konkreten Fall auszuschließen ist, ist das Vorsorge- und Vorbeugeprinzip anzuwenden und das Verfahren gem. Artikel 6 Abs. 4 zu befolgen. Dies also nur dann, wenn definitiv festgestellt und in vollem Umfang nachgewiesen wurde, dass es keine geeignete Alternativlösung gibt und dass zwingende Gründe überwiegenden Interesses vorliegen.

Die Ausgleichsmaßnahmen sind für ein Projekt bzw. einen Plan genau bestimmte und zusätzlich zur üblichen Praxis der Umsetzung der „Naturschutz-Richtlinien“ zu ergreifende Maßnahmen. Sie zielen darauf ab, negative Auswirkungen des Projektes aufzuwiegen und einen Ausgleich zu schaffen, der genau den negativen Auswirkungen auf den betroffenen Lebensraum entspricht. Die Ausgleichsmaßnahmen stellen den „letzten Ausweg“ dar.

Sie müssen die für das jeweilige Glied festgelegten Erhaltungsziele berücksichtigen und hinsichtlich der Zahlen des Zustandes der durch den Plan/das Projekt beeinträchtigten Lebensräume und Arten ein vergleichbares Verhältnis herstellen.

Grundsätzlich sollte das Ergebnis der Ausgleichsmaßnahmen in der Regel zu dem Zeitpunkt zur Verfügung stehen, wenn in dem mit dem Projekt im Zusammenhang stehenden Gebiet ein Schaden eintritt. Unter bestimmten Umständen (d.h. wenn die oben genannte Bedingung nicht in vollem Umfang erfüllt werden kann) sind zusätzliche Maßnahmen zum Ausgleich der zwischenzeitlich eintretenden Verluste erforderlich. Solche werden nicht geplant.

Unabdingbar ist die Möglichkeit der Realisierung der Kohärenzmaßnahme. Wenn diese bei Erlass des Planfeststellungsbeschlusses nicht sichergestellt ist, kann die Genehmigung nicht erteilt werden. Die Kohärenzmaßnahme ist eine Voraussetzung für die Erteilung der Genehmigung.



Wenn die Planfeststellungsbehörde nur allgemein feststellen kann, dass Kohärenzmaßnahmen möglich sind, reicht das nicht aus. Es muss die Verfügbarkeit der für die Kohärenz vorgesehenen Flächen sichergestellt sein. Beispielsweise genügt es nicht, wenn die Kohärenzmaßnahme auf Flächen verwirklicht werden soll, über die kein Verfügungsrecht im Sinne der Kohärenzmaßnahme besteht.

Die Kohärenz soll den durch den Eingriff bedingten Verlust ausgleichen. Eine Kohärenzmaßnahme muss deshalb gleichartig dem durch den Eingriff bedingten Verlust bzw. Widerspruch zum Erhaltungsziel sein.

So kann z.B. ein Eingriff in einem aquatischen Körper nicht durch die Ausweisung einer Grünfläche ausgeglichen werden, vgl. zu allem Auslegungslitfadens zu Artikel 6 Abs. 4 der „Habitat-Richtlinie“ 92/43/EWG der Europäischen Kommission, Januar 2007 - zu dessen Maßgeblichkeit vgl. Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 09.07.2009, a.a.O.

Nach allem haben die Planfeststellungsbehörden also zu prüfen, ob die vom TdV vorgeschlagenen Kohärenzmaßnahmen ausreichend und rechtlich zuverlässig möglich sind. Dies zu betonen ist deshalb von Bedeutung, weil ein Ausgleich des Eingriffes in die Aestuarie und prioritär geschützte Art aufgrund der Fahrrinnenanpassung 1999 bisher nicht erfolgt ist. Kompensationsmaßnahmen müssen aber auf einem Zustand aufbauen, der nach Verwirklichung der Ausgleichsmaßnahmen aus der letzten Fahrrinnenanpassung besteht.

Das wird insgesamt bei der Planung der Kohärenzmaßnahmen nicht beachtet.

Die vorgesehenen Kohärenzmaßnahmen sind nicht geeignet, eine negative Entwicklung des FFH-Gebietes zu verhindern.

Die Maßnahmen entsprechen nicht den geplanten Eingriffsbereichen, die Maßnahmen sollen gem. Planung nicht vor Eintreten der Schädigung umgesetzt und auf ihre Funktionsfähigkeit geprüft werden.

Bei den Maßnahmen handelt es sich größtenteils um Pflege- und Entwicklungsmaßnahmen, die im Zuge der Umsetzung eines Managementkonzeptes vom Gebietsträger verpflichtend durchzuführen wären.

**1.**

Gebotene Kohärenzmaßnahmen haben die Beeinträchtigungen des Vorhabens adäquat auszugleichen. Sie sind von Maßnahmen im Rahmen der Erhaltungsziele und von Schadensbeseitigungsmaßnahmen zu unterscheiden, was bisher nicht erfolgt ist.

**2.**

Zu den vorgesehenen Kohärenzmaßnahmen:

In den Planunterlagen Teil 11b wird mehrfach auf das Gutachten der Fa. BioConsult hingewiesen, das im Auftrag der Planfeststellungsbehörde der WSD-Nord erstellt wurde. (Teil 11b S. 6 „Für die Beantwortung der dritten Prüffrage wird anhand der durch BioConsult (2010) beschriebenen Beeinträchtigungen untersucht, ob eine andere Planung zu einer signifikant geringeren Beeinträchtigung der Natura 2000-Gebiete führt.“ Teil 11b S 15 „Als Grundlage des gemäß Kapitel 1 notwendigen Abweichungsverfahrens ist ein Gutachten der Fa. BioConsult zur Wirkung der Fahrrinnenanpassung auf das Netz Natura 2000 zu beachten, das im Auftrag der Planfeststellungsbehörde der WSD-Nord erstellt worden ist.“ Dieses Gutachten ist die Grundlage zur Bewertung der Beeinträchtigung des FFH-Gebietes durch das geplante Projekt sowie die Bewertung der geprüften Alternativen, dennoch ist dieses Gutachten nicht Teil dieses Verfahrens.

Das Ergebnis der Studie zur Beeinträchtigung des Naturraumtyps kommt zu der Beeinträchtigung des Lebensraumtyps (LRT) Ästuarien sowie einer möglichen Verkleinerung des potenziellen Lebensraums der prioritären Art Schierlings-Wasserfenchel.

Die in diesem Gutachten vorgeschlagene Kompensation des Funktionsverlustes für den LRT Ästuar wird zur Ermittlung der Kohärenzmaßnahmen zugrunde gelegt. Es wird laut Gutachten davon ausgegangen, dass in den FFH-Gebieten „NTP S-H Wattenmeer und angrenzende Küstengebiete“, Schleswig-Holsteinisches Elbästuar und angrenzende Flächen“, Unterelbe“ und „Komplex NSG

Neßsand und NSG Mühlenberger Loch“ zu keinem direkten Flächenverlust, jedoch zu einem graduellen Funktionsverlust auf einer Fläche von 3.451 ha kommt, so dass die Naturnähe des Elbästuars bis zu 25% reduziert wird. Hieraus ergibt sich laut Berechnung ein Verlust von 321 ha vollständiger Funktionsverlust, dies entspricht ca. 0,7% des LRT Ästuar.

Die Beurteilung der Erheblichkeit auf den LRT Ästuar wird gemäß des zitierten Gutachtens wie folgt angegeben (11b S.15) „Obwohl es sich auf dem überwiegenden Teil der Fläche um vergleichsweise schwache Veränderungen handelt, entfernt sich damit das Gesamtsystem weiter vom angestrebten günstigen Erhaltungszustand (Erhaltungsziel: Naturnähe der verschiedenen Strukturen und Funktionen). Der Funktionsverlust auf 321 ha LRT Ästuar ist entsprechend der Fachkonventionen vorschläge aufgrund der großen betroffenen Fläche als erhebliche Beeinträchtigung der Erhaltungsziele zu werten. Gleichzeitig wird durch das Vorhaben die Wiederherstellbarkeit des günstigen Erhaltungszustandes beeinträchtigt, da z.T. die Faktoren verstärkt werden, die zum derzeitigen ungünstigen Erhaltungszustand geführt haben.“

Da u.a. auch die indirekten Vorhabenswirkungen wie Veränderungen der Hydro- und Morphodynamik, des Salinitätsgradienten sowie der Sauerstoffproduktion in die Kompensationsberechnungen eingeflossen sind, sollten bei der Ausweisung der Kohärenzmaßnahmen diese Ansätze ebenfalls berücksichtigt werden.

Es zeigt sich jedoch, dass bei der Umsetzung der Kohärenzmaßnahmen zwar angestrebt wurde, den flächenmäßigen Nachweis zu führen, allerdings fehlt der Nachweis eines Ausgleichs des Funktionsverlustes. Dies ist zur Verbesserung des bestehenden ungünstigen Erhaltungszustandes jedoch unbedingt erforderlich. Ebenso eine Umsetzung der Kohärenzmaßnahmen, sowie der Nachweis des Funktionsausgleichs vor Umsetzung der Planung. In den Planunterlagen ist eine Umsetzung der Kohärenzmaßnahmen sowie eine Kohärenzsicherung und Prüfung (Monitoring) vor Umsetzung der Fahrrinnenanpassung, d.h. dem erneuten Eingriff, nicht vorgesehen. Dies widerspricht dem Vorsorgeprinzip, das insbesondere bei Kohärenzmaßnahmen berücksichtigt werden sollte.



Bei der Auswahl der Kohärenzmaßnahmen, ist der TdV von dem Erhaltungsziel des LRT Ästuar ausgegangen: „Naturnähe der verschiedenen Strukturen und Funktionen“ und hat Strukturen innerhalb des Ästuars ermittelt, die unterrepräsentiert sind. Bei diesen Strukturen handelt es sich 1. um Flachwasserbereiche, 2. Verzahnungen zwischen Wasser und Ufer sowie 3. Überschwemmungsbereiche. Diese Strukturen sollten geschaffen werden. Bei den Kohärenzmaßnahmen auf Niedersächsischen Gebiet soll dies in Teilbereichen durch Anbindung von Gräben an das Prielsystem, Verlagerung von Sommerdeichen und extensive Beweidung geschehen. Da die Ufer aufgrund weiterhin bestehender Sicherungsmaßnahmen nicht naturnah gestaltet werden können, ist jedoch das Erreichen von diesen o.a. 3 Zielvorgaben fraglich.

Da sich die Eingriffe hauptsächlich auf aquatische Bereiche beziehen, ist durch diese Maßnahmen zwar ein Flächenausgleich nachweisbar, die Funktionen, die durch den Eingriff betroffen sind werden nicht wieder hergestellt.

### **Zollenspieker**

Um den Erfolg der Maßnahme zu gewährleisten, muss sichergestellt sein, dass die Strömungsverhältnisse sich durch die geplanten Ausbaumaßnahmen und weitere wasserbauliche Eingriffe an der Elbe und deren Folgen, wie einen weiteren Anstieg des Tidenhubs und eine höher und schneller auflaufende Flutwelle, nicht dahingehend verändern, dass die Lebensbedingungen für den Schierlingswasserfenchel weiter verschlechtert werden. Da der Schierlingswasserfenchel im Gebiet Zollenspieker bereits an seiner Verbreitungsgrenze elbaufwärts ist, dürfen die bestehenden Vorkommen im Gebiet auch durch die Herstellung des Priels nicht weiter gefährdet werden.

Die Maßnahme **Allwördener Außendeich-Mitte (Niedersachsen)**, befindet sich im Landkreis Stade innerhalb eines EU-Vogelschutzgebiet „Untere Elbe“, innerhalb des FFH-Gebiet „Untere Elbe“ und ist Bestandteil des NSG „Allwördener Außendeich/Brammer Sand“

Es erfolgt eine räumliche Aufwertung aber keine Vergrößerung des LRT Ästuar.

Die Maßnahme **Allwördener Außendeich-Süd (Niedersachsen)** befindet sich ca. 1.300 m südlich der Kohärenzmaßnahme „Allwördener Außendeich-Mitte“ im Landkreis Stade innerhalb des VSchG und FFH-Gebietes „Unternelbe“

Es erfolgt eine räumliche Aufwertung aber keine Vergrößerung des LRT Ästuar.

Im Bereich Allwördener Außendeich sollte bereits zur Elbvertiefung 1999 Kompensation auf einer Fläche von ca. 203 ha erfolgen. Als Maßnahmen waren vorgesehen: Wiederherstellung eines Altpriels, Sicherung des Tideflusses in den Triftgräben, Entfernung vorhandenen Bauschutts, Nutzungsaufgabe auf ca. 10 ha, Einschränkung der Jagd, Extensivierung.

Trotz all dieser Maßnahmen hat sich der Erhaltungszustand der Elbe insbesondere im aquatischen Bereich weiterhin verschlechtert. Die nun vorgeschlagenen Kohärenzmaßnahmen sind eine Fortsetzung der bereits bei der letzten Vertiefung vorgesehenen Kompensation. Wir erwarten die Darstellung der Umsetzung aller bisheriger Maßnahmen und das Aufzeigen der Effizienz dieser Umsetzung auf den LRT Ästuar.

Die Maßnahme **Schwarztonnensand Nebanelbe und Ufer (Niedersachsen)** liegt im Landkreis Stade, wie o.a. Gebiete innerhalb des VSchG und FFH-Gebiet „Unternelbe“, nördlich angrenzend liegt das Gebiet „Schleswig-Holsteinisches Elbästuar und angrenzende Flächen“.

Es erfolgt eine räumliche Aufwertung aber keine Vergrößerung des LRT Ästuar.

Die Maßnahme **Schwarztonnensand Insel (Niedersachsen)** liegt im Landkreis Stade, wie o.a. Gebiete innerhalb des VSchG und FFH-Gebiet „Unternelbe“, nördlich angrenzend liegt das Gebiet „Schleswig-Holsteinisches Elbästuar und angrenzende Flächen“.

Es erfolgt eine räumliche Aufwertung aber keine Vergrößerung des LRT Ästuar.

Bei den geplanten Maßnahmen auf und um die Insel Schwarztonnensand ergibt sich erneut der Konflikt eines Ausgleichs in einem hochwertigen FFH- und Naturschutzgebiet.

### **NI 1 Vertiefung Nebelbe Schwarztonnensand:**

Im Rahmen der Bewertung des Schutzgutes Tiere (Planänderungsunterlage 12c: Umweltverträglichkeitsuntersuchung für die Kompensationsmaßnahmen Schwarztonnensander Nebelbe und Barnkruger Loch) wird davon ausgegangen, dass die Baggerarbeiten in der Schwarztonnensander Nebelbe keine Störungen entfalten, die zu Beeinträchtigungen führen, da die Distanz zu Landflächen und Ausweichmöglichkeiten für Gastvögel auf dem Wasser ausreichend sind.

Wie bereits in unserer letzten Stellungnahme dargestellt, hat sich die Schwarztonnensander Nebelbe in den letzten Jahren zu einem bedeutenden Schlafplatz der im Vogelschutzgebiet V 18 „Unterebbe“ rastenden Nonnen- und Blässgänse entwickelt. Bis zu 23.000 Nonnegänse und mehrere Tausend Blässgänse halten sich nachts hier auf.

Die Baggerarbeiten in der Schwarztonnensander Nebelbe sowie Arbeiten am Ufer des Asselerandes im Spätherbst können zu Vergrämungen oder sogar bis hin zur vollständigen Aufgabe des Schlafplatzes führen. Die Arbeiten sind deshalb in der Zeit vom Mitte Oktober bis April auszuschließen.

Problematisch ist die Häufigkeit der Unterhaltsbaggerungen, die nach Aussagen der WSD-Nord voraussichtlich alle 3 Jahre erfolgen muss. Jede Unterhaltungsbaggerung muss als ein erneuter Eingriff gewertet werden und ist auszugleichen.

Die Bedeutung der Schwarztonnensander Nebelbe als Schlafplatz für Gänse wurde in der UVU gar nicht berücksichtigt. Im Hinblick auf dieses Schutzgut ist eine vollständige Bewertung aller Auswirkungen und Beeinträchtigungen im Rahmen der UVU nachzureichen. Hier ist neben möglicher Störungen während der Bauzeit besonders auf die Eignung der Nebelbe als Schlaf- und Ruheplatz für die winterlichen Gänserastbestände aufgrund der anlagebedingt geänderten Strömungsverhältnisse einzugehen.

Entsprechend ist auch im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung die Bedeutung des Gänse Schlafplatzes in der Schwarztonnensander Nebelbe und mögliche Beeinträchtigungen zu unter-





suchen und zu beurteilen. Als Erhaltungsziel für das BSG V 18 „Untereibe“ ist auch die Sicherung störungsfreier Schlafgewässer im Umfeld der Nahrungsgebiete für die Vogelarten Nonnengans, Blässgans, Graugans, Zwergschwan, Singschwan, Höckerschwan aufgeführt. Dieses Erhaltungsziel wurde bisher noch nicht betrachtet.

### **NI 5 Insel Schwarztonnensand**

Entwicklungsziele:

Im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Teil 4: Ergänzung zum Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP/E)) werden für den Süden der Insel Schwarztonnensand zwei Entwicklungsziele aufgeführt: Zwergseeschwalben und Pionierlebensräume (u.a. Trockenrasen). Beide Entwicklungsziele können sich ggf. widersprechen, z.B. wenn sich großflächig wertvolle Trockenrasen z.B. mit Rote-Liste-Arten entwickeln würden, die zerstört werden müssten, um geeignete Brutplätze für die Zwergseeschwalben zu erhalten/ wiederherzustellen. Hier sind Prioritäten zu setzen, falls es zu der Umsetzung der Maßnahme kommen sollte.

Maßnahmen:

Bei der Vielfalt an geplanten Maßnahmen ist jedoch zu bedenken, dass die Insel selbst nur ca. 150 ha groß ist, und nicht durch die Konzentration zahlreicher landschaftsbaulicher Maßnahmen überfrachtet wird. Vielmehr sollten die Maßnahmen als Initial-Maßnahmen angesehen werden, so dass sich die Natur selbst entwickeln kann.

### **Initialpflanzungen von Gehölzen**

So sind z.B. Initialpflanzungen auf Schwarztonnensand nicht erforderlich. Auf der Insel gibt es bereits Tide-Auwald, der sich – besonders bei den geplanten Bodenverletzungen schnell ausbreiten wird. Die Pflanzung von Heistern ist sehr kosten- und arbeitsintensiv, bringt aus naturschutzfachlicher Sicht jedoch keinen Vorteil. Auch ist so ein möglicher Einbau von Humus (evt. für Schwarzpappeln) nicht erforderlich. Die natürlichen Standorteigenschaften des Bodens sollten nicht durch Dünung verändert werden. Die Maßnahme „Initialpflanzungen von Gehölzen“ ist ersatzlos zu streichen.



### Umbau von Hecken

Im Rahmen der Maßnahme „Umbau von Hecken“ müssen die Fremdgehölze, die gerodet werden, vollständig von der Insel entfernt werden. Ein Belassen von Gehölzresten kann zu einer erneuten Ausbreitung, z.B. durch Früchte und/oder Wurzelausschlag führen.

### Anlage von Mulden mit höherer Überschwemmungshäufigkeit:

Bei der Anlage von Mulden mit höherer Überschwemmungshäufigkeit im Norden der Insel ist darauf zu achten, dass es durch die zusätzlichen Angriffsflächen für Sturmfluten nicht zu übermäßig großen Inselabbrüchen kommt.

### Zwergseeschwalben-Lebensräume

Der Versuch, der Zwergseeschwalbe wieder einen Brutlebensraum im Süden der Insel Schwarztone sand anzubieten, ist insofern fraglich, als dass bereits im Vorfeld und über die ganze Zeit der Durchführung der Maßnahme Prädatoren bejagt werden müssten. Dies ist wiederum fraglich, da Jagd innerhalb eines Naturschutzgebietes nur schwer mit dem Naturschutzgedanken vereinbar ist. Der Boden, der für die Aufschüttungen verwendet werden soll, kommt aus dem Aushub von Mulden und Gewässern im dicht bewachsenen Nordteil der Insel. Dieser Bodenaushub ist jedoch voller keimfähiger Samen und Wurzelreste und deshalb für die Wiederherstellung von Offenbodenbereichen als Brutplatz für Zwergseeschwalben nicht geeignet. Die Flächen würden sich bereits im 2. Jahr stark wiederbegrünen. Dementsprechend ist auch ein geplanter Pflegerhythmus von vier Jahren viel zu lang und nicht geeignet für die Erhaltung von Zwergseeschwalbenbrutplätzen.

Bereits 1980 gab es Versuche, die Insel an einigen Stellen wieder in Sandflächen umzuwandeln, doch begrünt sich die Flächen innerhalb von 2 Jahren erneut (Dahms 1987).

Im Rahmen der Pflegemaßnahmen sollen u.a. die Koloniebereiche sowie gut ausgeprägte Trockenrasen bzw. Rote-Liste-Arten von den Bodenarbeiten ausgespart werden. Hier kann es schnell zu Zielkonflikten kommen, da die Zwergseeschwalben bevorzugt auf vegetationsfreien Flächen brüten. Hier sind Prioritäten zu setzen.

Insgesamt ist es fraglich, ob die geplanten, überwiegend terrestrischen Maßnahmen auf Schwarztonnensand geeignet sind, die durch die Vertiefung gestörten Funktionsbeziehungen eines Ästuars auszugleichen, bzw. die Kohärenz zu gewährleisten.

Auch die übrigen Kohärenzmaßnahmen scheinen nur bedingt geeignet zu sein, um für die durch Vertiefung und Ausbau gestörten Funktionsbeziehungen für den Lebensraumtyp Ästuar die Kohärenz zu gewährleisten.

Der Staupolder Wewelsfleth unterliegt keinem Tideeinfluss und ist damit kein Ästuarlebensraum. Der Polder Hohdorf und die Maßnahmen in Neuenkirchen, Bahrendorf, Oelixdorf sind nur bedingt an das Tidegeschehen im Ästuar gekoppelt, da an der Stör etwa 20 % der Tiden (z.B. Sturmfluten) durch das Sperrwerk ausgeschlossen werden. Aus diesem Grund können nur 80% Ästuardynamik mit der Maßnahme verknüpft werden. Der Faktor 1,0 ist daher zu hoch angesetzt. Wir bitten um Korrektur.

Alle Kohärenzmaßnahmen in Niedersachsen befinden sich im Landkreis Stade, sie liegen innerhalb des Gebietes, in dem bereits Kompensationen der letzten Fahrrinnenvertiefungen durchgeführt wurden und in denen auch die Kompensationen für die geplante Vertiefung vorgesehen ist.

Alle Gebiete weisen bereits einen extrem hohen Wert für die Natur und den Artenschutz auf. Insbesondere als Gebiete für den Schutz von Rast- und Zugvögel sowie Wiesenvogelschutz. Als Gebiete für Kohärenzmaßnahmen sehen wir u.a. keine Verbindung von Feuchtwiesenentwicklung zum Eingriff in die äquatische Flora und Fauna, bzw. den Eingriff in die aquatische Bodenstruktur.

Die Schaffung von Flachwasserzonen sowie eine vielfältige Gewässerstrukturierung ist zwar grundsätzlich zu begrüßen, wenn jedoch im Gebiet von Schwarztonnensand die natürliche Dynamik der Bildung von Wattflächen entgegengewirkt wird, ist dies ein erneuter Eingriff in das Gewässersystem, insbesondere, da in anderen Bereichen ein gravierender Verlust der Süßwasserwattbereiche zu beklagen ist.



Die Auflistung der Schaffung von wertvollen Strukturen innerhalb bereits als FFH- und Vogelschutzgebiet ausgewiesener Bereiche sehen wir nicht als zielführende Kohärenz. Maßnahmen zum Erhalt sowie zur Verbesserung des Schutzziels müssen in diesen Bereichen aufgrund der bestehenden naturschutzrechtlichen Vorgaben umgesetzt werden. Artikel 6 Absatz 1 der FFH-RL sieht vor, dass die Mitgliedstaaten die nötigen Erhaltungsmaßnahmen festlegen und gegebenenfalls Bewirtschaftungspläne erstellen. Darüber hinaus treffen die Mitgliedstaaten nach Artikel 6 Absatz 2 der FFH-RL geeignete Maßnahmen, um die Verschlechterung der natürlichen Lebensräume und der Habitate der Arten sowie Störungen zu vermeiden. Nur Maßnahmen, die auf diese gesetzlich vorgeschriebenen Maßnahmen aufbauen, sind als Kohärenzmaßnahmen zu akzeptieren. Dies ist in den benannten Gebieten nicht der Fall. Der TdV sollte daher außerhalb der bereits geschützten Flächen Maßnahmen umsetzen.

Dies gilt insbesondere für die Neuanlage eines Zwergseeschwalben Brutplatzes auf der Südspitze von Schwarztonnensand mit bereits im Vorfeld vorgesehener regelmäßiger Bejagung der Prädatoren.

Hier sollte ein alternatives Suchverfahren erfolgen, ob die Erstellung großflächiger Offenlandbereiche mit Magerrasen auch außerhalb bereits bestehender Schutzgebiete erfolgen kann. Die Bejagung widerspricht der für die Maßnahme „Allwörender Außendeich –Mitte“ als Gebietsförderung benannten Einschränkung der Jagd. (11c S. 40 Eigenjagd) Wir sehen eine solche Bejagung von Prädatoren auch nicht als effektiv, da weiterhin genügend Prädatoren Zugriff auf das Gebiet hätten und eine Bejagung lediglich zusätzliche Beunruhigung bedeuten würde.

Es zeigt sich, dass der TdV Kohärenzmaßnahmen als eine „Art Aufstockung der Kompensation“ betrachtet. Dies verfehlt jedoch die Zielsetzung einer Kohärenzmaßnahme.

Es sollte auch geprüft werden, ob eine Vermischung von Kompensation mit Kohärenz erfolgen darf. Da die grundsätzliche Anforderung und Zweck durchaus unterschiedlich zu beurteilen ist, sollte bei Kohärenz eine Beurteilung der Effektivität zur Reduzierung der bestehenden Belastung des Eingriffsraumes vor Umsetzung der Planung erfolgen, Kompensation sollte möglichst im zeitlicher



Bindung während und nach dem Eingriff umgesetzt werden, um den Schaden zu minimieren bzw. auszugleichen.

Dies wird in den vorliegenden Unterlagen nicht klar erarbeitet.

Wir weisen auf die Definition des Bundesamtes für Naturschutz für Ästuarien: *Flussmündungen ins Meer, solange noch regelmäßig Brackwassereinfluss (mit erkennbaren Anpassungen der Pflanzen und Tiere) und Tideneinfluss (nur Nordsee) besteht, mit Lebensgemeinschaften des Gewässerkörpers, des Gewässergrundes und der Ufer. Im Gegensatz zu den "flachen Meeresbuchten" besteht ein deutlicher Süßwasser beeinflusster Wasserdurchstrom. Ufervegetation ist mit eingeschlossen. Der Lebensraumtyp stellt einen Landschaftskomplex dar, der aus zahlreichen Biotoptypen bestehen kann.*

*Die EU-Kommission hat darauf hingewiesen, dass die Gebietsabgrenzung das gesamte Ästuar (hydrologische Einheit) umfassen soll. Süßwasser-Tidewatten können zum Ästuar gerechnet werden, sollten aber nicht als isolierte Teilgebiete gemeldet werden.*

Die Gefährdung wird wie folgt definiert:

*Hauptgefährdungen sind Fließgewässerausbau mit ihren Hafenanlagen, Wehre, Uferbefestigung, Fahrrinnenvertiefung, Ausdeichungen, Schifffahrt sowie Schad- und Nährstoffeintrag.*

Es müssen daher zur Kohärenz aufgrund des Eingriffs in erster Linie Maßnahmen getroffen werden, die auf die Verbesserung des Zustands im Bereich der Lebensgemeinschaften des Gewässerkörpers, des Gewässergrundes und des Ufers betrachtet werden. Des Weiteren ist eine Verbesserung der Wasserqualität anzustreben. Insbesondere die Reduzierung der Schwebstoffbelastung und der hiermit verbundenen Sauerstoffzehrung.

Eine Übernahme von Management- Pflege- oder Entwicklungskonzepten als Kohärenzmaßnahme, ist die Reduzierung einer Vorsorgemaßnahme auf sowieso umzusetzende bereits bestehende Erhal-

tungsmaßnahmen. Dies widerspricht der Zielsetzung der EU-FFH-Richtlinie, da durch Kohärenzmaßnahmen ein voraussichtlich eintretender Schaden verhindert werden soll.

Ein weiterer Hinweis zur Überprüfung:

Bei der Elbvertiefung 1999 wurden ebenfalls Kompensationsmaßnahmen im Bereich Hahnöfer Sand / Mühlenberger Loch durchgeführt.

Bei den Maßnahmen handelte es sich um eine Fläche von ca. 68 ha, es sollten Flachwasserzonen angelegt und gesichert werden, ebenfalls war die Schaffung eines Priels vorgesehen, eine Verbesserung der Durchströmung der Hahnöfer Nebelbe und des Mühlenberger Lochs durch Baggerung einer Rinne.

Aufgrund des aktuellen Anlasses, dass dieses Gebiet gem. der damaligen Vereinbarung nun am 6.7.2010 vom Land Niedersachsen in das FFH-Gebiet „Untereibe“ eingegliedert wurde, sollte die Wirksamkeit und Umsetzung der damaligen Kompensation aufgezeigt werden, um die Effektivität der benannten Kohärenzmaßnahmen aufzeigen zu können. Dies kann der Zulassungsbehörde als Vergleich für die Dauer der Entwicklungszeiten geben. In dem Zwischenbericht von 2001 ist die Entwicklung des Schierlings-Wasserfenchels im Bereich des Mühlenberger Lochs nicht zufriedenstellend.

*HANNOVER. Landeskabinett stimmt Erweiterung des bestehenden FFH-Gebietes „Untereibe“ zu Staatsvertrag von 1998 ist Grundlage Kompensationsflächen auf dem Hahnöfersand Das Kabinett hat heute der Erweiterung des bestehenden FFH-Gebietes „Untereibe“ um weitere 105 Hektar auf der Elbinsel Hahnöfersand zugestimmt, nachdem im öffentlichen Beteiligungsverfahren keine Bedenken vorgebracht worden sind. Die Fläche befindet sich auf niedersächsischem Gebiet, ist aber im Eigentum Hamburgs. Hier wurden neue Süßwasserwattflächen und Flachwasserzonen geschaffen, als Kompensation für den Verlust von Naturflächen in einem Teilstück des Mühlenberger Lochs. Mit der Erweiterung des FFH-Gebietes erfüllt das Land eine Verpflichtung aus einem Staatsvertrag von 1998: Hamburg und Niedersachsen hatten am 11.11.1998 vereinbart, dass die Kompen-*



*sationsflächen bestmöglich gesichert werden sollen. Der Landkreis Stade hat das Gebiet im Oktober 2008 bereits als Naturschutzgebiet ausgewiesen.*

**Auf dem Gebiet Schleswig-Holsteins** werden die Maßnahmen entlang der Stör z.T. als Erweiterung des Ästuars angesehen, da eine Öffnung zum Tidebereich erfolgt. Durch das Stör-Sperrwerk kann jedoch nur von einer regulierten Einbindung gesprochen werden, da extreme Tiden nicht berücksichtigt werden. Eine Einbindung in das natürliche Ästuar erfolgt daher nicht.

### **Schierlings-Wasserfenchel**

Bei dem Schierlings-Wasserfenchel (*Oenanthe conioides*) handelt es sich um eine streng geschützte prioritäre Art EU-Code 1601\*, FFH-RL Anh. II, IV.

### **Das Bundesamt für Naturschutz schreibt über seine Verbreitung, Gefährdung sowie Schutz:**

Verbreitung : Die Art kommt nur in Deutschland an der Elbe und ihren Nebenflüssen im Bereich des Tideeinflusses vor. Nachweise gibt es aus Hamburg, Schleswig-Holstein und Niedersachsen. Sie wächst auf tidebeeinflussten Flächen mit periodisch überschwemmten Schlick- und z. T. auch Sandböden. Auch durch Baggeraushub entstandene Flächen können zeitweise besiedelt werden.

Gefährdung: Die Hauptgefährdung besteht in einer Vernichtung der durch die Tide geprägten Wuchsorte. In der Vergangenheit sind durch Maßnahmen zur Verbesserung des Hochwasserschutzes und der Schifffahrt bereits zahlreiche Wuchsorte vernichtet oder stark verändert worden. Weitere Baumaßnahmen würden die Bedrohung der Art erhöhen.

Schutz: Das langfristige Überleben der Art kann nur bei Erhaltung der noch vorhandenen tidebeeinflussten Standorte und einer natürlichen Dynamik in der Elbaue sichergestellt werden. Alle Baumaßnahmen an potenziell geeigneten Standorten sollten zukünftig unterbleiben. Weiterhin sollte eine Renaturierung geeigneter Uferbereiche erfolgen.

Wir verweisen ebenfalls auf den Zwischenbericht zum Schierlings-Wasserfenchel aus dem Jahr 2001 im Zuge des Beweissicherungsverfahrens der Elbvertiefungen bis 1999. Es muss aufgezeigt werden, dass die nun als Kohärenzmaßnahmen dargestellten Planungen nicht Fehlentwicklungen vergangener Wiederansiedlungsversuche bzw. fehlgeschlagene Biotopverbesserungsbemühungen der vergangenen Planfeststellungen

### 3.

Aus den vorgelegten Unterlagen ergibt sich nicht die Verfügbarkeit der Flächen, die für die Kohärenzmaßnahmen vorgesehen sind. Insbesondere ergibt sich nicht, innerhalb welcher angemessener Zeiträume die Kohärenzmaßnahmen verwirklicht werden sollen.

In der Vergangenheit hat die Freie und Hansestadt Hamburg Kohärenzmaßnahmen selbst in Zeiträumen von 10 Jahren nicht realisiert und fehlerhafte Auswahlverfahren betrieben.

## VII. EG-Wasserrahmenrechtslinie 20/60/EG

Voraussetzung für die Erteilung einer Genehmigung ist die Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Bewirtschaftungszielen nach §27 und §44 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) und Artikel 4, Absatz 1 a) der EG-Wasserrahmenrichtlinie (WRRL). Der Einschätzung der Gutachter, dass keine vorhabensbedingte Verschlechterung des chemischen Zustands und des ökologischen Zustands (bzw. Potenzials) eintritt und die Verbesserung der Gewässer zum Zielzustand nicht erschwert wird, kann nicht gefolgt werden. Die aus unserer Sicht bei einer erneuten Elbvertiefung eintretende Verschlechterung des Zustands der Elbe-Wasserkörper muss gemäß Artikel 4, Absatz 7 behandelt werden, was das Gutachten in seinem Ergebnis für nicht notwendig erachtet. Die Untersuchung und Bewertung einer möglichen Verschlechterung ist jedoch in weiten Teilen zu oberflächlich und undifferenziert, wie z.B. folgender Auszug aus dem Fachbeitrag zur WRRL zeigt:

*"Die hydromorphologischen Veränderungen der Strömungsgeschwindigkeiten und des Schwebstoffregimes durch den Ausbau der Fahrrinne gehen im Rauschen der ständig ablaufenden Prozesse des Gewässers unter. Für die Organismen bedeutsame Strukturen und Funktionen der OWK (Oberflächenwasser-*



*körper) gehen durch diese Veränderung nicht verloren und werden auch nicht vermindert. Die Auswirkungen ... werden daher in der nachfolgenden wasser-körperdifferenzierten Betrachtung nicht mehr berücksichtigt." (Fachbeitrag WRRL, 7.1 c)*

Diesem Ansatz wird an dieser Stelle entschieden widersprochen. Im Gutachten fehlen wissenschaftliche Belege für diese Annahmen. Vielmehr wird die Hilflosigkeit der Gutachter deutlich, die sich mit z.T. chaotischen Prozessen in der Elbe konfrontiert sehen. An dieser Stelle wäre der Hinweis, dass eine negative Beeinträchtigung der Qualitätskomponenten durch die Veränderungen der Strömungsgeschwindigkeiten und des Schwebstoffregimes nicht ausgeschlossen werden können, das zu erwartende Minimum. Zahlreiche Hinweise und Erfahrungswerte deuten jedoch darauf hin, dass es vorhabensbedingt zu Beeinträchtigungen kommen wird. Auch die angewandten Modelle im Gutachten zur Planänderung III der BAW können im Ergebnis z.T. nur prozentuale Angaben machen. Eindeutige Zahlen zu Transportmengen sind nicht möglich, was die Grenzen der Modelle und ihrer Aussagekraft aufgezeigt. Folgende Aspekte müssen vor diesem Hintergrund berücksichtigt und/oder überprüft werden:

### **Die Bewertung der Beeinträchtigung der Qualitätskomponenten in den einzelnen OWK in Bezug zu ihrer Gesamtfläche ist methodisch nicht sinnvoll**

Im Fachbeitrag zur WRRL werden in Kapitel 7 die Auswirkungen des Vorhabens auf die Qualitätskomponenten in den einzelnen OWK bewertet. Für den OWK Elbe-Hafen und Elbe-West wird als primäre Begründung für die Einschätzung, dass keine Änderung der Zustandsklasse eintritt, die geringe beeinträchtigte Fläche im Vergleich zur Gesamtfläche des OWK heran gezogen. Dieses Vorgehen lässt mehrere wichtige Aspekte außer Acht:

- die Lebensräume der benthischen Wirbellosen sowie der Fische umfassen nicht die Gesamtfläche der OWK, sondern nur eine Teilfläche;
- eine Überprüfung müsste für einzelne, wertgebende Arten in Hinblick auf direkte Beeinträchtigung sowie indirekte Beeinträchtigung erfolgen (siehe auch VIII. 2., 3., 5.);



- die Gutachter gehen davon aus, dass eine Wiederbesiedlung nach Bauabschluss statt findet und keine dauerhaften Beeinträchtigungen eintreten - Belege hierfür liegen nicht vor; einzelne, wertgebende Arten könnten dauerhaft, bzw. zumindest über den Zeitraum von 3 Jahren hinaus in ihrem Bestand beeinträchtigt sein,

anstatt einer pauschalen Negierung einer Verschlechterung auf diese Art und Weise wäre eine differenzierte Bewertung notwendig, die u.a. auch die kumulative Wirkung einzelner Beeinträchtigungen umfasst und wertgebende und an kleinräumige Lebensräume gebundene Arten detailliert betrachtet.

### **Sauerstoffhaushalt**

Auf die Problematik von regelmäßig in der Elbe auftretenden Sauerstoffmangelsituationen wird nur unzureichend eingegangen, obwohl diese bereits in der aktuellen Situation den Zielen der WRRL aus gewässerökologischer Sicht klar entgegenstehen. Die Einschätzung, dass die Fahrrinnenanpassung nicht auf die für den Sauerstoffhaushalt in der Tideelbe maßgeblichen Faktoren wirkt, teilen wir nicht. Auch durch die vergangenen Elbvertiefungen ist die Problematik verschärft worden und eine weitergehende Verschärfung bei einer erneuten Elbvertiefung zu erwarten (Bericht ARGE Elbe 2007). Es fehlt eine dezidierte Untersuchung u.a. an Hand der Erfahrungswerte der letzten Elbvertiefungen, inwiefern die zeitweise auftretenden Sauerstoffmangelsituationen durch das geplante Vorhaben verstärkt werden könnten.

Bei Auftreten des so genannten "Sauerstofflochs" ist die Durchgängigkeit für Fische und Rundmäuler, gerade zu Zeiten, wenn die Laichwanderungen stattfinden, stark eingeschränkt. Diese Auswirkung betrifft die Qualitätskomponente Fische der Wasserkörper Elbe-Hafen und Elbe-West und Elbe-Ost. Es ist daher dringend erforderlich, dass die Auswirkung der Fahrrinnenanpassung auf die einzelnen, die Sauerstoffmangelsituation verschärfenden, Faktoren detailliert untersucht wird. WRRL-Maßnahmen, die zur Verbesserung des Sauerstoffhaushaltes umgesetzt werden sollen, könnten durch die Fahrrinnenanpassung konterkariert und durch diese im Extremfall sogar eine nachhaltige Lösung des Problems unmöglich gemacht werden.

### **Auswirkungen der zu erwartenden verstärkten Trübung werden falsch eingeschätzt - eine umfangreiche Untersuchung fehlt**

Die Umlagerung von Sedimenten ist mit der Trübung der Elbe und der Freisetzung von sauerstoffzehrenden Feinsedimenten verbunden. Die baubedingte direkte Auswirkung des Trübungseffektes kann einzelne, wertgebende Arten nachhaltig beeinträchtigen. Eine volle Regeneration der Biozönose wird jedoch von den Gutachtern vorausgesetzt, ohne diese Behauptung zu belegen oder weitergehend zu untersuchen. Zu beachten ist, dass die Belastung durch Trübung je nach Jahreszeit unterschiedlich stark ausfällt. Eine entsprechende differenzierte Prüfung liegt nicht vor.

Die zu erwartenden verstärkten Unterhaltungsbaggerungen und Ablagerungen führen potenziell zu einer Verstärkung der Trübung. Dadurch wird das Entwicklungspotenzial einzelner Qualitätskomponenten wie den benthischen Wirbellosen aber auch empfindlichen Fischarten wie der Finte dauerhaft und wiederholt eingeschränkt. Entgegen der Beurteilung der Gutachter wird die Verbesserung des Zustands, bzw. des Potenzials, somit erschwert.

### **Definition des Verschlechterungsverbots**

Die Auslegung des Verschlechterungsverbots der Gutachter teilen wir nicht. Eine Verschlechterung nur über die Herabstufung von einer Zustandsklasse zur nächsten zu definieren legt zwar einen Maßstab fest, dieser ist aber weder sinnvoll noch wissenschaftlich zu begründen. Zwei Beispiele verdeutlichen die Problematik:

Ein Wasserkörper, der sich im Übergangsbereich zur nächst höheren Zustandsklasse befindet, erfährt einen umfassenden Eingriff, der eine Abstufung in den Übergangsbereich zur nächst schlechteren Zustandsklasse zur Folge hat. Dies wäre nach der angewandten Methodik nicht als Verschlechterung einzustufen. Genauso könnte ein vermeintlich kleiner Eingriff zu einer Herabstufung der Zustandsklasse eines OWK führen, wenn dieser bereits im Übergangsbereich zur

nächst schlechteren Zustandsklasse läge. Es fehlt bei dieser Methodik demnach ein eindeutiger Maßstab.

Alternativ zu dieser Methodik ist differenziert zu ermitteln, inwiefern durch das Vorhaben die Qualitätskomponenten beeinträchtigt werden. Unter Berücksichtigung der Auswirkungen von Lebensraumverlust, Trübung, Verstärkung der Sauerstoffmangelsituation, erhöhten Strömungsgeschwindigkeiten, bzw. verstärktem Tidehub und weiteren direkten und indirekten Auswirkungen durch das Vorhaben, kann eine Verschlechterung nicht ausgeschlossen werden und muss überprüft werden.

Wenn man wie die von den Gutachtern angesetzte Definition des Verschlechterungsverbots verknüpft mit ihrem Ansatz immer den gesamten OWK zu betrachten und die beeinträchtigte Fläche mit der Gesamtfläche in Bezug zu setzen, ist es fast unmöglich eine Verschlechterung zu erreichen. (Aus-)Baumaßnahmen in und an Gewässern wären mit Verweis auf diesen Ansatz fast uneingeschränkt möglich. Das Verschlechterungsverbot wäre somit ausgehebelt - ein klarer Verstoß gegen die WRRL.

### **Verstärkung des Tidehubs**

Die Verstärkung des Tidehubs wirkt sich negativ auf die Pflanzen und das Makrozoobenthos in den Elbe-Wasserkörpern aus. Deren Besiedlungsmöglichkeiten werden durch die zunehmende Strömung erheblich verschlechtert und ihr z.T. bereits sehr kleiner Lebensraum dadurch abgewertet, bzw. eingeschränkt.

### **Teil 11 a, 5.2. Abwägung öffentlichen Interesses an der Umsetzung mit dem Ausmaß der Beeinträchtigung von Natura 2000 Gebieten**

Die Aussage, dass die Größe aller Schutzgebiete und die Größe des LRT Ästuarien gleich bleibt, ist nicht richtig. Durch Uferabrüche und Erosion, die durch steigende Strömung und zunehmenden Wellenschlag durch Schifffahrt verursacht und verstärkt werden, entsteht ein unmittelbarer Flächenverlust. Ersichtlich wird dies beispielsweise im NSG Pagensand, wo es seit Jahren zu Strand-

verlusten und Uferabbrüchen kommt. Der unter demselben Punkt erwähnte Funktionsverlust betrifft zwar nicht die physische Größe der Schutzgebiete, entwertet die Gebiete jedoch soweit, dass ihre Schutzfunktion sich verkleinert.

Die Schäden sollen zwar größtenteils im selben Funktionsraum ausgeglichen werden, allerdings reichen die geplanten Maßnahmen nicht aus, um die Schäden durch direkte und indirekte Folgen der Elbvertiefung zu kompensieren.

Wir bemängeln, dass zur Darstellung der zwingenden Gründe des öffentlichen Interesses, verschiedene wirtschaftliche Gutachten Teil der Anhänge der Planänderungsunterlagen sind (Planco, ISL, HWWI...), die die Begründung stützen, naturschutzfachliche Gutachten zur Abwägung sind jedoch nicht Teil der Unterlagen. Bei der Abwägung wird lediglich auf das Umweltgutachten von BioConsult Bezug genommen. Das Gutachten ist jedoch, wie zuvor in den Unterlagen erwähnt, ausdrücklich nicht Teil der Unterlagen.

Das öffentliche Interesse an einer intakten Natur, dem Erhalt der Biologischen Vielfalt und funktionierenden Ökosystemen wird nicht in die Abwägung einbezogen. Hier liegt ein Ungleichgewicht vor.

Auf dieser einseitigen Grundlage kann keine Abwägung getroffen werden. Die ökologischen Folgen sind weiter zu untersuchen, bevor eine Abwägung erfolgen kann.

#### Alternativenprüfung:

Wenn die Vorgabe für den Fahrrinnenausbau wie unter 2. beschrieben ist, dass die hydrologischen Verhältnisse in der Tideelbe nicht nachteilig verändert werden, schließt die Aussage zu Punkt 4 (S. 5, Alternativenprüfung) aus, dass der Fahrrinnenausbau erfolgen kann. *„Vor diesem Hintergrund ist es notwendig, einer weiteren Niedrigwasserabsenkung entgegen zu wirken. Erforderlich sind daher die weitgehende Minderung der hydrologischen Ausbaufolgen...“* Eine „weitgehende Minderung“ der nachteiligen Folgen des Ausbaus, entspricht schließlich nicht einer „nicht nachteiligen Veränderung“. Da die Planunterlagen eine nicht nachteilige Veränderung der hydrologischen Verhältnisse



**MOHR · RECHTSANWÄLTE**  
Partnerschaftsgesellschaft

nicht ausschließen oder widerlegen können, kann der Fahrrinnenausbau aus Gründen des Wohls der Allgemeinheit und der Sicherheit der Menschen an der Tideelbe nicht erfolgen.

**VIII. Bezugnahme**

Wir schließen uns vollinhaltlich den Stellungnahmen und Einwendungen an von: BUND und WWF, NABU Deutschland, Landesverband Schleswig-Holstein e.V., Rettet die Elbe, Arbeitsgemeinschaft Naturschutz Hamburg.

Im Übrigen verweisen wir auf alle Einwendungen unserer Mandanten im bisherigen Planfeststellungsverfahren.

Die Stellungnahme des BUND vom 09.07.2010 fügen wir als

**Anlage 1**

bei.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Mohr/Rechtsanwalt

Literatur:

*BioConsult: Gutachten zur FFH-Erheblichkeit bei der FFH-Verträglichkeitsprüfung zur Fahrrinnenanpassung Unter- und Aussenelbe, Mai 2010).*

*Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG) erstellte "Vorläufige Abschätzung der ökologischen Auswirkungen", Juni 2005.*

*Entwurf des Integrierten Bewirtschaftungsplan für das Elbeästuar, Fachbeitrag Wasserstraßen und Häfen*



MOHR · RECHTSANWÄLTE  
Partnerschaftsgesellschaft

*Gesetz über den Nationalpark Hamburgisches Wattenmeer, geändert durch Beschluss der Bürgerschaft vom 5. April 2001*

*HPA und WSV: Strombau und Sedimentmanagementkonzept für die Tideelbe, 1. Juni 2008*

*Petersen, B., Ellwanger, G., Bless, R., Boye, P., Schröder, E. & Ssymank, A. (Bearb.) (2004): Das europäische Schutzgebietssystem Natura 2000. Ökologie und Verbreitung von Arten der FFH-Richtlinie in Deutschland. Band 2: Wirbeltiere. - Schr.R. f. Landschaftspfl. u. Natursch. 69/2, 693 S.*

*Projektgruppe Strombau: Bericht zum ganzheitlichen Strombau- und Sedimentmanagementkonzept für die Tideelbe, Februar 2008*