

Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord

Planfeststellungsbehörde

Hindenburgufer 247 vorab fristgemäß per Telefax: 0431- 33946399

24106 Kiel

(12 + 58 Seiten Anlage)

13. Juli 2010

## **Planfeststellungsantrag „Anpassung der Fahrrinne von Unter- und Außenelbe für 14,5 m tiefgehende Containerschiffe“**

- **Planänderung III**
- **Verbände- und Öffentlichkeitsbeteiligung**

Der BUND-Niedersachsen gibt seine Stellungnahme nicht nur als naturschutzrechtlich anerkannter Umweltverband ab, sondern auch als Mit-/Eigentümer (gemeinsam mit der Umweltschutzstiftung WWF Deutschland) des gegenüber den PlanfeststellungsBehörden (PB) bereits nachgewiesenen Ufergrundstücks an der Unterelbe im Bereich der Gemeinde Freiburg, Flur 9, Flurstücke 52-56/1.

### **Zusammenfassung:**

**Der BUND lehnt das geplante Vorhaben einer erneuten Fahrwasservertiefung ab und hält die von den Vorhabensträgern (VT) vorgelegten Antragsunterlagen aufgrund schwerwiegender Lücken und inhaltlicher Defizite nach wie vor für nicht für ausreichend im Sinne der zu beachtenden Vorgaben aus VwVfG, WasStrG, UVPG und BNatSchG und höherrangigen Vorgaben des Europarechts, der Wasserrahmen-Richtlinie (WRRL), der FFH-Richtlinie und der SUP-Richtlinie. - Das beantragte Vorhaben ist deshalb nicht genehmigungsfähig.**

**Wir halten unsere bisherigen Einwendungen aufrecht.**

Zur **weiteren Begründung** verweisen wir auf

- 1) unseren bisherigen schriftlichen und mündlichen Vortrag innerhalb des laufenden Planfeststellungsverfahrens, einschließlich aller Beiträge unseres Fachgutachters Dr. Walter Feldt, Umwelt Media Consult, die einschließlich aller dort gestellten Fragen und Anträge vollinhaltlich Gegenstand unserer Einwendung/Stellungnahme sind,

- 2) die parallel eingereichten Stellungnahmen des BUND-Bundesverbandes gemeinsam mit den Landesverbänden von Hamburg und Schleswig- Holstein gemeinsam mit der Umweltstiftung WWF Deutschland, des Förderkreis „Rettet die Elbe“ e.V., deren Inhalt (s. dort) wir ebenfalls zum Gegenstand unserer Einwendung machen,
- 3) das als Anlage 1 beigefügte Gutachten von Dr. Walter Feldt, Umwelt Media Consult zur Planänderung III vom 9.07.2010, welches einschließlich aller dort gestellten Fragen und Anträge vollinhaltlich Gegenstand unserer Einwendung/Stellungnahme ist.

### I. Grundsätzliches:

- 1) Mit Verwunderung muss der BUND weiterhin feststellen, dass ein Großteil seiner **im bisherigen Verfahren förmlich gestellten Anträge bisher von den PB nicht beschieden wurde**. Soweit sich unsere Anträge auf die von den TdV bzw. ihre Fachgutachter verwendeten Fachgrundlagen handelt und diese im Besitz der TdV bzw. ihrer Gutachter oder der beteiligten Behörden bis hin zur HPA sind, ist die bisherige Nichtherausgabe etwa des von uns schon lange beantragten „Containerverkehrsmodells“ für den Hamburger Hafen des ISL im Auftrag der HPA nach unserer Auffassung eine **unsachgemäße rechtswidrige Beschneidung unseres Beteiligungsrechtes**. **Wir beantragen hiermit erneut eine umgehende Herausgabe des „Containerverkehrsmodells“ in der neuesten Fassung und Gelegenheit zu einer ergänzenden Stellungnahme** unter Wahrung einer 4-Wochenfrist.
- 2) Wir halten Rolle und Stellenwert des uns erst kürzlich von der WSD-Nord dem BUND mit der Bitte um Stellungnahme zugesandte Gutachten von BioConsult (Mai 2010), welches bislang im Verfahren nicht öffentlich ausgelegt wurde, für klärungsbedürftig.
- 3) Zur Vermeidung unnötiger Wiederholungen beschränken sich diese BUND-Stellungnahme und die Anlage dazu weitgehend auf den Verfahrensschritt Planänderung III sowie ergänzende Informationen zum Gesamtverfahren. Die bisherigen Einwendungen werden aufrecht erhalten und mit diesem Schreiben bekräftigt.
- 4) Die **von den Trägern des Vorhabens (TdV) vorhabensbedingt insgesamt angegebenen Baggermengen sind von ursprünglich 38,5 Mio. m<sup>3</sup> (Erstantrag 2007) über Planänderung I und II auf über 42 Mio. m<sup>3</sup> angewachsen**. Diese gewaltigen Baggermengen sind ebenso als Indikator der hohen Umweltrelevanz des geplanten Vorhabens anzusehen wie die durch Planänderung II weiter vergrößerte Baggerfläche auf ca. 3.500 ha auf unverändert 136 km Länge im Bereich von Unter-/Außenelbe sowie der geplante Vertiefungsumfang bis zu 2,42 m. **Da diese entscheidenden Projektmerkmale unverändert bestehen bleiben, führt das geplante Vorhaben nach wie vor zu erheblichen Umweltbeeinträchtigungen**.
- 5) Der BUND begrüßt den Verzicht der Träger des Vorhabens (TdV) auf die bisher auf Pagensand und Schwarztonnensand geplanten Aufspülungen und der bisher vorgesehenen Ufervorspülung bei Wisch. Dieser Verzicht führt dort zu einer deutlichen Reduzierung gebietsbezogener Beeinträchtigungen von Natura 2000. Da jedoch die Gesamtmaßnahme nicht verkleinert wurde, führen diese Planänderungen insgesamt bilanzierend nicht zu einer geringeren Umweltbeeinträchtigung, sondern nur zu räumlichen und funktionalen Problemverschiebungen weiter seewärts.
- 6) Die Bewertung der BAW, wonach es durch die Erhöhung von ursprünglich 2,5 Mio. m<sup>3</sup> auf nun 12,5 Mio. m<sup>3</sup> der im Bereich des Neuen Luechtergrund zu keinen feststellbaren Zusatzbelastungen kommen soll, ist offensichtlich Ausdruck einer Ungenauigkeit der

BAW-Modelle. Entscheidend ist hier jedoch nicht ein Modell der BAW, sondern der Naturzustand und dessen reale Entwicklung, wo eine Verfünffachung der ursprünglich geplanten Verklappung durch das geplante Vorhaben logischerweise zu einer fünffachen Belastung führt.

- 7) Auch darf hier die **kumulative Wirkung durch die Verklappungen aus den Unterhaltungsbaggerungen** nicht außer Acht gelassen werden. Die möglichen Belastungen im Detail valide und nachvollziehbar zu prognostizieren ist der BAW bisher nicht gelungen, weil die Modelle das offensichtlich nicht leisten (können). Somit wurden die Konflikte und Risiken der Planänderungen I – III zu Lasten der Außenelbe bisher nur unzureichend untersucht und damit nicht geklärt. So zeigt hier u. a. die Entwicklung im Bereich Cuxhaven mit verschmutzten Strandabschnitten Klärungsbedarf mit belastbaren, nachvollziehbaren Ergebnissen. – Daran mangelt es bisher. Auch die sich auf die Angaben der BAW stützende Aussagen von BioConsult sind aufgrund dieses Mangels **nicht valide**.
- 8) Mögliche **kumulative Wirkungen mit anderen Plänen und Projekten** wurden weder von den vorgenannten Gutachtern der TdV, noch von BioConsult i. d. R. nur sehr oberflächlich und im Ergebnis nicht nachvollziehbar und damit unzureichend betrachtet und bewertet. Somit ist hier gemäß Umweltvorsorgegrundsatz der ungünstigste Wirkungsfall (“worst case“) anzusetzen. Wenn die TdV bzw. ihre Gutachter eine Befolgung dessen behaupten, so ist das nicht nur aufgrund des Vorhergesagten unglaubwürdig, sondern auch hinsichtlich der Bewertung, alle geplanten Maßnahmen seien auch unter Einbeziehung möglicher kumulativer Wirkungen unerheblich. Diese vermessene, rein Interessen bezogene Aussage der Gutachter der TdV zur angeblichen Unerheblichkeit der geplanten Maßnahmen zugunsten ihrer Auftraggeber ist nicht nur angesichts der vorgenannten Projektparameter und der dieses sachgemäß würdigenden Aussagen zur Erheblichkeit unabhängiger Naturschutzbehörden wie des Bundesamtes für Naturschutz (BfN) unsachgemäß: Wer – entgegen der Vorgehensweise der TdV - die potentiellen kumulativen Wirkungen mit Plänen wie den Wärmelastplan Elbe oder Projekten wie den zahlreich im Untersuchungsgebiet geplanten fossilen Großkraftwerken und Hafenerweiterungen sachgemäß miteinbezieht, kann angesichts der vielen sich z. T. umfangreich überlagernden Wirkfaktoren sachgemäß nur feststellen, dass dieses zur Verschlechterung der hydrologischen und ökologischen Gesamtsituation führen wird und insgesamt als erheblich anzusehen ist.
- 9) Die Unterlagen des TdV widersprechen den rechtlichen Vorgaben aus FFH-RL, BNatSchG, WRRL und WHG auch weil der Erhaltungszustand des Wirkraumes der geplanten Maßnahme großenteils bereits ungünstig bzw. schlecht ist: **Deshalb wiegen weitere Verschlechterungen** – selbst gradueller Art - wie die vorhabensbedingten Zunahmen der Sedimente im Wasserkörper, Strömungszu- bzw. Abnahmen und die in einigen Bereichen signifikante Erhöhung des Tidenhubs und Lebensraumveränderungen **schwer und sind als erhebliche Beeinträchtigung i. S. vorgenannter Rechtsvorgaben anzusehen**.
- 10) Nachdem die PB sich offensichtlich dieser Auffassung erst nach Durchführung der Erörterungstermine 2009 zumindest für den FFH-Bereich im Grundsatz angeschlossen und mit BioConsult einen eigenen Fachgutachter mit einer Bewertung der Erheblichkeit gemäß Artikel 6 Abs. 3 der FFH-RL bzw. § 34 Abs. 2 BNatSchG beauftragt haben und dieser die potentiell erheblichen Auswirkungen zumindest in einigen Wirkungsbereichen zweifelsfrei bestätigt hat, ist es schon erstaunlich, dass die TdV weiterhin an ihrer bisherigen Auffassung festgehalten haben.

- 11) Weil die TdV gemäß geltendem Planungs- und Umweltrecht (vgl. z. B. § 6 UVPG) für die notwendigen Unterlagen zur Bewertung des Vorhabens gemäß **Verursacherprinzip** zu sorgen haben, und zwar nicht irgendwelcher, sondern in geeigneter ausreichend fachlich qualifizierter Weise (vgl. Anforderungen gem. §§ 11, 12 UVPG in Verb. mit den hier einschlägigen Rechtskommentaren), ist es keine (Ersatz-)Lösung, wenn die PB den Gutachter BioConsult beauftragen, weil die vom TdV vorgelegten Unterlagen zu mangelhaft sind.
- 12) Das ist auch deshalb nicht ausreichend, weil Bioconsult bisher nur einigen, wenn auch wesentlichen Fragestellungen zur FFH-Erheblichkeit nachgegangen ist und somit eine umfassende Bearbeitung nicht vorgenommen hat. So führen weite Teile der veralteten, lückenhaften und in ihrer Bewertung häufig fragwürdigen (nach BUND-Auffassung häufig falschen) Aussagen der Gutachter der TdV (s. unseren bisherigen Vortrag) weiterhin zu einer **unzureichenden Planungs- und Bewertungsgrundlage**. Das wird eine sachgemäße Bewertung und Entscheidung der PB gem. § 12 UVPG kolossal erschweren, wenn nicht gar unmöglich machen.

## **II. Zur Planänderung III im Einzelnen:**

### **1) FFH-Verträglichkeitsuntersuchung (VU) mangel- und fehlerhaft**

Wie wir gemeinsam mit unserem Fachgutachter Dr. W. Feldt (Umwelt Media Consult) bereits schriftlich und mündlich vorgetragen haben (s. dort), sind die von den TdV vorgelegten Unterlagen zur FFH-VU zur Vorbereitung der von den PB zu erstellenden FFH-Verträglichkeitsprüfung (VP) lückenhaft, methodisch fragwürdig und hinsichtlich getroffener Bewertungen zur Beeinträchtigungsintensität in wesentlichen Punkten fehlerhaft. **Die TdV haben Planänderung III nicht genutzt, die vom BUND u. a. – z. B. dem Bundesamt für Naturschutz (BfN) - kritisierten Defizite auszuräumen, sondern schreiben diese nur fort.** Nicht nachvollziehbar ist, dass die Gutachter der TdV trotz einiger von BioConsult im Auftrag der Planfeststellungsbehörde WSD-Nord plausibel aufgezeigten voraussichtlich erheblichen Beeinträchtigungen von Natura 2000-Gebieten an ihrer bisherigen Auffassung einer nur unerheblichen Beeinträchtigung der vom geplanten Vorhaben betroffenen Schutzgebiete festhalten. Die Bewertungen von BioConsult werden von den Gutachtern der TdV offensichtlich nur aufgrund einer Vorgabe der PB im Ergebnis auszugsweise dargestellt und in ihrer Konsequenz befolgt.

**Aufgrund der möglichen erheblichen Beeinträchtigungen des gepl. Vorhabens auf Natura 2000-Gebiete<sup>1</sup> ist das geplante Vorhaben auch nach der dritten Planänderung gemäß Artikel 6 Abs. 3 FFH-RL bzw. § 34 Abs. 2 BNatSchG grundsätzlich nicht genehmigungsfähig.**

---

<sup>1</sup> In Niedersachsen insbesondere auf die Vogelschutz- und FFH-Gebiete „Unterelbe“

## 2) FFH-Abweichungsverfahren

Anlass und Grundlage für die vom TdV nun vorgelegten Unterlagen ist, dass aufgrund möglicher erheblicher Auswirkungen zumindest eines Schutzgebiets von Natura 2000 das geplante Vorhaben **allenfalls unter den strengen Kriterien eines Abweichungsverfahrens gemäß Artikel 6 Abs. 4 der FFH-RL bzw. § 34 Abs. 3 BNatschG zugelassen werden kann**

„soweit es

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

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

(§ 34 Abs. 3 BNatschG).

a) Auch mit den Unterlagen von Planänderung III ist es den TdV nicht gelungen, „**zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses**“ **plausibel nachzuweisen:**

So hat der **Hamburger Hafen** bereits heute (ohne Realisierung der geplanten Elbevertiefung) unstreitig eine große Bedeutung. Der hier wesentlichen Frage, ob und inwieweit eine Unterlassung des geplanten Fahrrinnenausbaus zu einem Bedeutungsverlust führen würde, haben die TdV nicht zweifelsfrei nachgewiesen. Die behaupteten Effekte des Hafens und der geplanten Fahrrinnenanpassung über für Arbeitsmarkt und Wertschöpfung basieren auf zum Teil fragwürdigen Annahmen ohne nachvollziehbare und ausreichend konkrete Belege. So gibt Planco über 40.000 Arbeitsplätze für den Container bezogenen Bereich des Hamburger Hafens an, obwohl dort nachweislich nur etwa 10% im Containerumschlag beschäftigt sind. Die Bedeutung des Hamburger Hafens für das Hamburger Umland wird übertrieben, indem abgelegene Regionen wie der Landkreis Lüchow-Dannenberg auf einmal zur Metropolregion Hamburg gerechnet werden, was nicht nachvollziehbar ist. Damit wird dem Hafen und der geplanten Elbevertiefung seitens der TdV und ihres Gutachters PLANCO eine Bedeutung beigemessen, die stark übertrieben ist und hinsichtlich wesentlicher Aussagen zu Arbeitsplätzen, Wertschöpfung und öffentlichem Interesse einer Überprüfung nicht standhält (siehe Anlage 1).

Weil das „**öffentliche Interesse**“ **Hamburgs mit dem anderer deutscher Seehäfen im Wettbewerb um Ladung konkurriert**, ist hier eine Gesamtschau und Gesamtabwägung notwendig, welches „**öffentliche Interesse**“ hier (warum) „**vorrangig**“ ist. Das wird vom TdV versäumt, indem er hier in unzulässiger Weise Hamburger Interessen mit den Interessen der Wirtschaftsnation Deutschland gleichsetzt. Angesichts zahlreicher deutscher und weiterer leistungsfähiger Seehäfen im benachbarten Ausland ist das jedoch keineswegs sachgemäß, so dass der deutsche Welthandel viel weniger vom Hamburger Hafen abhängig ist, als die TdV vorgeben, um ihr geplantes Vorhaben zu begründen. Auch die getroffenen Annahmen der TdV zu erwarteten Ladungsgewinnen bzw.- Verlusten im Zusammenhang der Elbevertiefung sind weder nachvollziehbar, noch zutreffend. So hat die jüngste Wirtschaftskrise gezeigt, dass andere Rahmenbedingungen wie geographische Lage, Ladungsaufkommen, ausreichende und leistungsfähige Hafenkapazitäten, Kostenstrukturen viel wesentlichere Einflussdeterminanten für Reederverhalten sind. Dieses und die Tatsache, dass Ostseehäfen wie Gdansk in Polen nun auf einmal auch direkt von großen Containerschiffen angelaufen werden, dass Hamburg hier

zum Teil an Bedeutung verloren hat. So rechnet sich der Umweg über Hamburg zum Teil nicht mehr, wenn direktere leistungsfähige Transportwege möglich sind und zunehmend erschlossen werden. Das ist eine natürliche Marktentwicklung – unabhängig von der gepl. Elbevertiefung. (Siehe weitergehend Anlage 1).

Auch wenn die Elbe mittlerweile von immer größeren Containerschiffen befahren wird<sup>2</sup>, wurde die geplante „Fahrrinnenanpassung“ lediglich für folgendes **Bemessungsschiff** konzipiert: Ein **Containerschiff mit den Abmessungen 350m Länge, 46m Breite und 14,50m Konstruktionstiefgang**, das nach Darstellung der TdV etwa eine Kapazität von 9.000 TEU hat<sup>3</sup>.

**Die beantragten Konstruktionstiefgänge des Bemessungsschiffes von 14,50 m werden, wie die TdV nun selbst einräumen, im realen Verkehr nicht erreicht, sondern deutlich unterschritten:** So bleibt der „*Design draught*“... “ - je nach Konstruktion des Schiffes - 0,5 m bis 1,5 m geringer als der ‘*Scantling Draught*’“, der maximal mögliche Konstruktionstiefgang (Projektbüro Fahrrinnenanpassung 2010<sup>4</sup>, S. 15/16).

**Damit ist die beantragte Vertiefung für 14,50 m tief gehende Schiffe für das der Planung zugrunde liegenden Bemessungsschiffs nachweislich nicht notwendig.** Größere Tiefgänge werden, wenn auch selten, von noch größeren Containerschiffen gefahren.

Wenn sich die Planrechtfertigung – wie spätestens mit Planänderung III deutlich wird – nun zunehmend auf Schiffe größer als das der Planung zugrunde liegende **Bemessungsschiff** stützt, so verlassen die TdV hiermit nicht nur ihre eigene Planungsgrundlage, sondern auch die maßgebliche politische Beschlusslage: Bekanntlich wurde für die darüber hinaus gehenden Containerschiffgrößen vom Bund und den beteiligten Küstenländern (**einschließlich Hamburgs**) gemeinsam entschieden, **einen** deutschen Tiefwasserhafen am Standort Wilhelmshaven zu bauen. Das heißt nicht, dass diese Schiffe nicht auch nach Hamburg fahren dürfen und – nachweislich auch können<sup>5</sup> -, sondern nur, dass es wohl kaum im öffentlichen Interesse sein kann, dass der Steuerzahler nach Ausgabe von über 600 Mio. zum Bau des bald fertig gestellten Jade-Weser Port weitere 400 Mio. Euro für den geplanten Ausbau der see-wärtigen Zufahrt nach Hamburg aufbringt, wenn der Jade-Weser Port dann nach Aussage des Betreiberkonsortiums von EUROGATE und MAERSK für einige Jahre überflüssig ist, denn aus Kapazitätsgründen wird der Tiefwasserhafen in Wilhelmshaven nachweislich mehrere Jahre nicht benötigt. Weil beide Unternehmen die geplanten Vertiefungen von Elbe und Weser einfordern und von einer Realisierung ausgehen, hat EUROGATE dem Land Niedersachsen bereits eine Verschiebung der ursprünglich für Herbst 2011 geplanten Inbetriebnahme des Jade-Weser Ports um 9 Monate auf August 2012 abgerungen, womit dem Land bis dahin dringend benötigte Einnahmen in unbekannter Höhe verloren gehen. In der Financial-Times Deutschland war in einem Hintergrundbericht am 24.04.2010 u. a. zu lesen: „*Deutscher Tiefwasserhafen - Kein Schiff wird kommen nach Wilhelmshaven. Der Jade Weser Port*

---

<sup>2</sup> Siehe Meldung vom 19.02.2009 [Jetzt kommen die dicksten Pötte der Welt!](http://www.zukunft-elbe.de/presse/meldungen/2009-02-19.php) Unter [www.zukunft-elbe.de/presse/meldungen/2009-02-19.php](http://www.zukunft-elbe.de/presse/meldungen/2009-02-19.php)

<sup>3</sup> Projektbüro Fahrrinnenanpassung 2009, Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe, Hintergrund und Umfang des Ausbaubedarfs.

<sup>4</sup> Planänderungsunterlage III Teil 11a, Darstellung der zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses.

<sup>5</sup> **Bekanntmachung für Seefahrer 43/10 des WSA Cuxhaven vom 15.04.2010**

*droht zu einer Investitionsruine zu werden. Der neue Containerhafen am Rand von Wilhelmshaven gilt unter Reedern als lästige Überkapazität. Die Betreiber wollen den Start um Jahre verzögern."*

Somit stellt sich die Frage, ob das „**öffentliche Interesse**“ an einer Belebung des bald fertig gestellten Jade-Weser Ports im strukturschwachen Wilhelmshaven nicht größer **und damit gemäß § 34 Abs. 3 BNatSchG „vorrangig“** ist, als eine Ausschöpfung des „*Umschlagspotentials*“<sup>6</sup> für den Hamburger Hafen über eine weitere Elbevertiefung.

Dass die Hamburger Hafenunternehmen EUROGATE und HHLA sowie die dorthin verkehrenden Reeder die geplante Vertiefung fordern, ist als **privatwirtschaftliches** Interesse verständlich, jedoch u. a. aus vorgenannten Gründen nicht gleichzeitig von öffentlichem Interesse, dem hier maßgeblichen Prüfkriterium. Das von den TdV hierüber „konstruierte“ öffentliche Interesse hält einer Überprüfung nicht stand: Dass die großen Containerschiffe Hamburg zeitlich flexibler und mit höheren Auslastungen anfahren wollen, ist aus Reeder-sicht zur Gewinnsteigerung verständlich, angesichts der vorhandenen bzw. mit dem Jade-Weser Port zukünftigen Alternativen anderer Seehäfen oder einer geringeren Beladung auf der Elbe keineswegs „*zwingend*“ i. S. von § 34 Abs. 3 BNatSchG. So werden in Hamburg durchschnittlich jeweils 2.000 bis 2.500 TEU gelöscht oder geladen, im seltenen Extremfall 5-6.000 TEU. Bei einer Ladekapazität großer Containerschiffe von 10-14.000 TEU sind das etwa 20-50% der Ladekapazität, also nur ein kleiner Teil dessen, was mit großen Containerschiffen heute schon auf der Elbe nach Hamburg verkehren kann.

Zudem bezieht sich die von Reedern angestrebten höhere Auslastung der Containerschiffe auf dem Weg nach Hamburg auf **Transitcontainer**, die beispielsweise vorher in Rotterdam geladen wurden, um dort auf dem Rückweg nach Ostasien nicht erneut anlaufen zu müssen. Somit sind diese Container und die größere Ladekapazität großer Containerschiffe infolge einer weiteren „*Fahrrinnenanpassung*“ ohne Nutzen für den Hamburger Hafen. Der Nutzen für Hamburg ist vergleichsweise gering, weil die Reeder heute im Falle einer weitgehenden Schiffsauslastung durch Transitcontainer manchmal durch Ereignisse wie Mindertiden nicht mehr alle Container aus Hamburg laden können und zum Ärger der Kunden in Einzelfällen mal 100 oder 150 TEU stehen lassen und auf den nächsten Liniendienst verschieben. Das kann auch passieren, wenn ein großes Containerschiff das Tidfenster erreichen will und lieber kleine Ladungsrestmengen in Hamburg stehen lässt, als den Zeitverlust bis zum nächste Hochwasser hinzunehmen. Solche Fälle mit begrenzten Ladungseinbußen von 10-15.000 TEU im Jahr (s. Anlage 1, S. 22) können auch nach Realisierung der geplanten Elbevertiefung passieren, weil die Reeder dann wahrscheinlich mehr Transitcontainer geladen haben, so dass es dann in Einzelfällen auch wieder Hamburger Ladung beim Auslaufen betroffen sein kann, nur wohl etwas weniger als heute.

Das Hamburger öffentliche Interesse muss zudem auch mit dem hierzu zum Teil unvereinbaren öffentlichen Interesse der versch. Betroffenen an der Unterelbe und dem gesamtdeutschen öffentlichen Interesse abgeglichen werden. Das ist jedoch von den TdV nicht bzw. nicht sachgemäß erfolgt.

**Zwischenfazit:** Nach Würdigung der vorliegenden Unterlagen kommt der BUND gemeinsam mit seinem Fachgutachter (s. Anlage 1) zu dem Ergebnis, dass die TdV bisher **keine** „*zwin-*

---

<sup>6</sup> So die Planbegründung.

**genden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses“ nachgewiesen hat und solche auch nicht erkennbar sind. Damit ist das geplante Projekt gemäß § 34 Abs. 3 BNatSchG Ziffer 1 nicht genehmigungsfähig.**

**b) Gibt es zumutbare Alternativen für die geplante Fahrrinnenanpassung?**

Die von den TdV vorgelegte **Alternativenprüfung** ist unzureichend, weil sie mögliche (sich aufdrängende) Alternativen wie eine vom BUND empfohlene Geschwindigkeitsbegrenzung zur wirksamen Reduzierung der Schiffstiefgänge ungeprüft außer Acht lässt (s. nachfolgend S. 8 sowie Anlage 1, S. 42ff). Anstelle einer objektiven, ergebnisoffenen Alternativenprüfung lassen sich die TdV einseitig von Hamburger Interessen leiten, indem sie Abstriche<sup>7</sup> vom ursprünglichen Planungsziel einer Vertiefung für 14,50 m tief gehende Schiffe als Ausschlusskriterium ablehnen und auf diese Weise die objektiv bestehenden Alternativen geringerer Ausbaumaßnahme als unzureichend ablehnen. Das jedoch widerspricht den rechtlichen und fachlichen Vorgaben (siehe z.B. Bundesminister für Verkehr 2007<sup>8</sup>, S. 51ff), wonach auch Abstriche bei der Erreichung des Planungsziels hingenommen werden müssen. Bei der Zumutbarkeit gilt der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz unter Einbeziehung der Naturschutzbelange als hier wesentlicher Teil des öffentlichen Interesses.

Die EU-Kommission gibt in ihrer Leitlinie über die Vorgaben des Artikels 6 der Habitat-Richtlinie 92/43/EWG (2000, S. 46) für die „*Untersuchung von Alternativlösungen*“ u. a. vor: „*Dazu könnten alternative Standorte (Trassen bei linearen Projekten), andere Größenordnungen oder Entwicklungspläne bzw. alternative Prozesse gehören. Auch die „Nulloption“ sollte in Erwägung gezogen werden.*

Die TdV lehnen das jedoch ab, weil ihre Ziele des Vorhabens für den Hamburger Hafen dadurch nicht erfüllt würden. Damit wird der **Alternative einer tiefgangsbezogenen nationalen Seehafenkooperation** von vornherein zu Unrecht eine Absage erteilt: Eine solche – vom BUND seit Jahren geforderte - **standortübergreifende Alternative** ist **nicht nur aufgrund einer breiten Alternativenprüfung gemäß FFH-RL und Wasserrahmen-Richtlinie<sup>9</sup> (WRRL) sinnvoll und geboten<sup>10</sup>, sie wurde trotz Erfordernis aufgrund der Direktwirkung der RL 2001/42/EG zur strategischen Umweltprüfung (SUP) seit Juli 2004 versäumt**, als der Bundesverkehrswegeplan durch Kabinettsbeschluss der Bundesregierung vom 15.09.2004 nachträglich für dieses und ein weiteres Projekt geändert wurde: Der BUND hält eine derartige Alternative, die zu einer Vermeidung jeglicher Beeinträchtigungen durch die geplante Fahrrinnenanpassung führen würde auch verkehrlich und volkswirtschaftlich für sinnvoll. (s. Anlage 1, S. 42).

---

<sup>7</sup> Einen reduzierten Ausbau der Tideelbe.

<sup>8</sup> Leitfaden zur FFH-Verträglichkeitsprüfung an Bundeswasserstraßen.

<sup>9</sup> Siehe hierzu unseren bisherigen schriftlichen und mündlichen Vortrag im Verfahren.

<sup>10</sup> Gerade das aktuell wieder vorhandene Sauerstoffdefizit im fischkritischen Bereich (vgl. Hamburger Abendblatt, 10.07.2010, [Elbfischen fällt das Atmen schwer](#)) macht erneut deutlich, in welchem schlechten hydrologischen Zustand sich die Tideelbe befindet und insofern keinerlei Zusatzbelastungen wie über die geplante Elbevertiefung mehr verträgt!

Beeinträchtigungen von Natur und Umwelt könnte auch durch die Alternative einer moderaten Geschwindigkeitsbegrenzung auf der Tideelbe bis nach Hamburg, z. B. analog zu den Empfehlungen des WSA Hamburg<sup>11</sup> erreicht werden. Dadurch würden immerhin mindestens 20 cm höhere Tiefgänge aufgrund reduzierbarer Sicherheitszuschläge („Under-Ceel-Clearance“) ermöglicht und ein wesentlicher Teil der von der HHLA und EUROGATE schriftlich dargelegten Beispiele für aktuelle Restriktionen beseitigt. Dass eine derartige Geschwindigkeitsbegrenzung für Reeder zumutbar und auch nautisch möglich ist, zeigen die Entwicklungen des „slow steaming“, wonach Reeder die Fahrt ihrer Containerschiffe auch auf offener See freiwillig auf bis zu 14 Knoten gedrosselt haben, um Treibstoff zu sparen und freie Schiffskapazitäten einzusetzen. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 9-12 Knoten wäre nautisch möglich, ohne dass die Containerschiffe auf der Elbe ihre Manövrierfähigkeit einbüßen, wie vom TdV gerade erst öffentlich eingeräumt wurde<sup>12</sup>. Die geplante Fahrrinnenanpassung selbst liefert einen anschaulichen Beleg für eine mögliche große Tiefgangszunahme über gedrosselte Geschwindigkeiten, indem sie Schiffe mit einem bis zu einem Meter höheren Tiefgang über den Bereich des Elbtunnels verkehren lässt, ohne in diesem Bereich Vertiefungen vorzunehmen. Das wird durch entspr. Geschwindigkeitsreduzierungen ermöglicht (siehe Anlage 1, S. 44ff.).

**Der BUND beantragt daher die Alternative einer möglichst weit gehenden Geschwindigkeitsbegrenzung auf der Tideelbe zur Reduzierung der Schiffstiefgänge großer Seeschiffe.** Hierdurch könnten auch Schäden in Uferbereichen durch Schiffswellen vermieden, zumindest jedoch deutlich reduziert werden.

**Durch die vorgenannten – miteinander kombinierbaren – Alternativen wird eine Beeinträchtigung der Schutzgebiete Natura 2000 im Bereich der Tideelbe vollständig vermieden. Sie sind kostenneutral und von öffentlichem Interesse, weil sie Steuergelder in wesentlichem Umfang (ca. 400 Mio. €) einsparen und insgesamt zu keinen volkswirtschaftlichen Nachteilen führen müssen.**

Somit ist unter Hinzuziehung von Anlage 1 nachgewiesen, dass es mehrere „zumutbare Alternativen“ i. S. v. § 34 Abs. 3 BNatSchG gibt, nicht zuletzt durch eine Reduzierung der Ausbautiefe gemäß eines wiederholt von der Presse als Elbevertiefung „light“ bezeichneten Vorschlags auf die Bedarfstiefe des Bemessungsschiffs gemäß der real gefahrenen Tiefgänge (s. o.).

*„Entsprechend dem Subsidiaritätsprinzip ist es Sache der zuständigen einzelstaatlichen Behörden, die notwendigen Vergleiche zwischen diesen Alternativlösungen anzustellen. Es sei hervorgehoben, dass die Bezugsparameter für diese Vergleiche sich mit Aspekten der Erhaltung und Bewahrung des Gebiets vor Beeinträchtigungen und seinen ökologischen Funktionen befassen. In diesem Stadium können daher andere Bewertungskriterien, wie z. B. wirtschaftliche Kriterien, nicht als den Umweltschutz überwiegende Kriterien verstanden werden“ (EU-Kommission 2007<sup>13</sup>, S. 7).*

---

<sup>11</sup> WSA Hamburg informiert, Gefährdungen durch SOG und WELLENSCHLAG.

<sup>12</sup> Jörg OELLERICH vom Projektbüro Fahrrinnenanpassung laut Hamburger Abendblatt vom 10. Juli 2010, Neue Kritik an der Elbevertiefung - Alternativen gefordert.

<sup>13</sup> Auslegungsleitfaden zu Artikel 6 Absatz 4 der 'Habitat-Richtlinie' 92/43/EWG.

**Zwischenfazit: Aufgrund nachweislich vorhandener zumutbarer Alternativen ist das geplante Vorhaben gemäß Artikel 6 Abs. 4 FFH-RL bzw. § 34 Abs. 3 BNatSchG nicht genehmigungsfähig.**

### **c) Prioritäre Arten und Lebensräume gemäß FFH-Richtlinie**

*„Können von dem Projekt im Gebiet vorkommende prioritäre natürliche Lebensraumtypen oder prioritäre Arten betroffen werden, können als zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses nur solche im Zusammenhang mit der Gesundheit des Menschen, der öffentlichen Sicherheit, einschließlich der Verteidigung und des Schutzes der Zivilbevölkerung, oder den maßgeblich günstigen Auswirkungen des Projekts auf die Umwelt geltend gemacht werden. Sonstige Gründe im Sinne des Absatzes 3 Nummer 1 können nur berücksichtigt werden, wenn die zuständige Behörde zuvor über das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit eine Stellungnahme der Kommission eingeholt hat (§ 34 Abs. 4 BNatSchG).*

Weil im Einwirkungsbereich des geplanten Vorhabens unstreitig (siehe Unterlagen der TdV) auch **prioritäre Arten gemäß FFH-RL vorkommen**, gelten die vorgenannten eingeschränkten Kriterien des „*überwiegenden öffentlichen Interesses*“, **die durch das geplante Vorhaben nicht erfüllt werden.**

Angesichts der hier nur kurz dargestellten Gegebenheiten (weitergehend s. Anlage 1) dürfte es unwahrscheinlich sein, dass die EU-Kommission dem beantragten Vorhaben – entgegen ihrer eigenen Maßstäbe und Ziele – zustimmt:

*„In Anbetracht der Notwendigkeit, eine unerwünschte Beschädigung des Netzes Natura 2000 zu vermeiden, sollte eine gründliche Überprüfung und/oder Rücknahme eines Plan- oder Projektvorschlags erwogen werden, wenn festgestellt wird, dass dieser Plan bzw. dieses Projekt das fragliche Gebiet erheblich beeinträchtigen wird. Dies gilt vor allem für den Fall, dass eine Beeinträchtigung von durch die Habitat-Richtlinie geschützten prioritären Lebensräumen und/oder Arten bzw. von Vogelarten befürchtet wird“ (EU-Kommission 2007<sup>14</sup>).* – **Die TdV haben diesen Grundsatz bisher nicht erfüllt, so dass dieses nun Aufgabe der Planfeststellungsbehörden ist.**

### **3. Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) – Notwendige Kohärenzmaßnahmen**

Unter Bezugnahme auf den bisherigen schriftlichen und mündlichen Vortrag des BUND und seines Fachgutachters Dr. Feldt verweisen wir auf die umfangreichen Defizite wie z. B. der unzureichenden, da lückenhaften und zumeist veralteten Darstellung des Ist-Zustands, die fehlerhafte Bearbeitung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung und der Bearbeitungsdefizite bei den gebietsbezogenen FFH-Verträglichkeitsuntersuchungen. **Aufgrund dessen ist bisher keine fachlich ausreichende Basis zur Erstellung des erforderlichen LBP, weder im Rahmen der Eingriffsregelung (§ 15 BNatSchG), noch zum Nachweis der gem. § 34 Abs. 5 BNatSchG erforderlichen Kohärenzmaßnahmen vorhanden.** Insofern besteht hier grundlegender Überarbeitungsbedarf im Hinblick auf eine valide Bestandsaufnahme und

---

<sup>14</sup> Auslegungsleitfaden zu Artikel 6 Absatz 4 der 'Habitat-Richtlinie' 92/43/EWG.

Bilanzierung gemäß Eingriffsregelung (Eingriff – Ausgleich/Ersatz) bzw. gemäß § 34 Abs. 5 BNatschG (Beeinträchtigung gebietsbezogener Erhaltungsziele – Ausgleich zur Kohärenzwahrung).

Die von den TdV geplanten Kohärenzmaßnahmen sind bisher weder quantitativ, noch qualitativ ausreichend, um die vorhabensbedingten Beeinträchtigungen gemäß hier maßgeblichem Umweltvorsorgegrundsatz („worst case“) zu kompensieren. So stützen sich die TdV auf das Gutachten von BioConsult (im Auftrag der WSD-Nord), welches auf Basis eines eigenen Berechnungsmodells bei einer Eingriffsfläche von nahezu 3.500 Hektar mit mehr oder weniger starken Beeinträchtigungen einen äquivalenten (d. h. hypothetischen) Flächenverlust von nur 321 Hektar ermittelt. Das erscheint dem BUND deutlich zu wenig und ist lediglich **eine** Gutachtermeinung, die hier nicht zum gültigen Maßstab erklärt werden kann.

Wir halten den von BioConsult ermittelten Flächenverlust auch deshalb für zu niedrig, weil die nach der letzten Fahrrinnenanpassung 1999/2000 enorm angestiegenen Unterhaltungsbaggerungen seinerzeit im Planfeststellungsbeschluss nicht FFH bezogen behandelt, sondern als unrealistisch ausgeschlossen wurden. Gemäß aktueller Rechtsprechung des EuGH von diesem Jahr zum Emsästuar sind diese Unterhaltungsbaggerungen als Projekt anzusehen und deshalb im Rahmen kumulativer Wirkungen beim Ausmaß notwendiger Kohärenzmaßnahmen mit zu berücksichtigen. Das wurde aber von den Gutachtern des TdV und auch von BioConsult versäumt.

Wir weisen ferner darauf hin, dass ein Ausgleich der projektbedingten **Beeinträchtigungen im aquatischen Bereich der Tideelbe** durch die von den TdV im terrestrischen Bereich geplanten Kohärenzmaßnahmen (z. B. Wiesenvogelschutz, Moorrenaturierung) nicht sachgemäß ist, da es sich hier um eine Kompensation der beeinträchtigten ökologischen Funktionen, Strukturen und Wertigkeiten geht und nicht um andere sinnvolle Naturschutzmaßnahmen.

Eignung und Realisierbarkeit der für den **Schierlingswasserfenchel** vorwiegend im Bereich der Stör in Schleswig-Holstein vorgesehenen Kohärenzmaßnahmen weitab vom Beeinträchtigungsgebiet halten wir für fragwürdig, so dass hier stattdessen Maßnahmen im Eingriffsbereich des Vorhabens bzw. unmittelbar daran angrenzend vorzusehen sind.

Wir halten auch **Kompensationsmaßnahmen in Schutzgebieten** für fragwürdig, die bereits einen hohen Schutzwert haben. Ggf. notwendige Verbesserungen in Natura 2000 Gebieten sind ohnehin im Rahmen der aufzustellenden Managementpläne vorzunehmen und insofern nicht als Ausgleichsmaßnahmen für das geplante Vorhaben geeignet.

Die im Bereich des NSG **Allwörder Außendeich als Teil des EU-Vogelschutzgebietes und FFH-Gebietes Unterelbe** geplanten Maßnahmen zur Verbesserung des Wiesenvogelschutzes sind als Kohärenzmaßnahme aufgrund anderer Funktionen und Arten als im aquatischen Beeinträchtigungsbereich des gepl. Vorhabens nicht geeignet. Zudem erscheint der von den TdV zugrunde gelegte Aufwertungsfaktor von 0,9 angesichts der im LBP beschriebenen, heute bereits hohen avifaunistischen Wertigkeit der Fläche viel zu hoch. Das auf diese Weise ermittelte „Aufwertungspotential“ von 116,04 ha (LBP, S. 53) ist insofern nicht nachvollziehbar und damit haltlos.

Bei dem im <b>Allwörder Außendeich</b> geplanten Maßnahmen ist gemäß der vorliegenden Unterlagen für uns nicht ausreichend ersichtlich, inwieweit der BUND mit seinem <b>Ufergrundstück</b> gemeinsam mit dem WWF (s. Seite 2 oben) betroffen ist. Wir erwarten hier wei-
---

tergehende Angaben/Konkretisierungen inwieweit es hier zu strukturellen oder funktionalen Änderungen oder Störungen dieses Grundbesitzes kommen kann und behalten uns eine entspr. Stellungnahme ggf. mit Einwendungen vor, sobald uns die auf Seite 45 des LBP erwähnte „Ausführungsplanung“ vorliegt. **Dieses beantragen wir hiermit.**

Wir erwarten eine rechtzeitige Vorlage vor einem Planfeststellungsbeschluss zur Fahrrinnenanpassung zum Nachweis einer Realisierbarkeit der erforderlichen Kohärenzmaßnahmen.

Die TdV haben zudem mit ihren vorliegenden Unterlagen **keinen Nachweis der Verfügbarkeit der notwendigen Flächen** (durch lückenlosen Nachweis durch Besitz, Pacht oder sonstigen ausreichenden Nutzungsrechten) und Realisierbarkeit erbracht, womit der notwendige **Nachweis zum Kohärenzausgleich bisher noch nicht erbracht wurde**. Da ein zeitlicher Verzug („time-lag“) zwischen Beginn der möglichen erheblichen Beeinträchtigungen und Verfügbarkeit der notwendigen Ausgleichsmaßnahmen zur Kohärenzwahrung nicht zulässig ist, müssen diese Maßnahmen rechtzeitig vorher feststehen (weitergehend s. Anlage 1, S. 46f).

Hinsichtlich weiterer Details verweisen wir auf die gemeinsame Stellungnahme von BUND und WWF vom 9.07.2010 unter Federführung des BUND-Hamburg, der wir uns hier vollinhaltlich (als Gegenstand unserer Einwendung) anschließen. Weitere Ausführungen behalten wir uns für einen späteren Zeitpunkt vor.

Sofern von den PB gewünscht, stehen wir auch für weitergehende Erläuterungen zur Verfügung und gehen davon aus, dass dieses in einem Erörterungstermin erfolgt.

#### **4. Fazit:**

**Das geplante Projekt „Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe“ ist aufgrund vorgenannter Rechtsvorgaben nicht genehmigungsfähig und sollte zugunsten vorhandener, sinnvoller Alternativen zum Wohl von Mensch und Natur aufgegeben werden (s. Anlage 1).**

Wir bitten den Eingang unserer Stellungnahme und ihren beiden Anlagen zu bestätigen und bitten jeweils um eine zeitgemäße Beantwortung der und Entscheidung über die von uns gestellten Anträge.

**Anlage 1:** Gutachtliche Stellungnahme von Dr. Walter Feldt / Umwelt-Media-Consult, Hannover zur Planänderung III „Anpassung der Fahrrinne von Unter- und Außenelbe für 14,5 m tiefergehende Containerschiffe“ vom 9.07.2010.