

Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord
Planfeststellungsbehörde
Hindenburgufer 247
24106 Kiel

Freie und Hansestadt Hamburg
Behörde für Wirtschaft und Arbeit
Planfeststellungsbehörde „Fahrrinnenanpassung der Unter-/Außenelbe
Alter Steinweg 4
20459 Hamburg



**Bund für Umwelt
und Naturschutz
Deutschland
Landesverband
Niedersachsen e.V**

BUND, LV Niedersachsen, Goebenstr. 3 A, 30161 Hannover

☎ (0511) 96569-0

20. November 2008

Planänderung im laufenden Planfeststellungsverfahren „Anpassung der Fahrrinne von Unter- und Außenelbe für 14,5 m tiefgehende Containerschiffe“

Zusammenfassung:

Der BUND lehnt das geplante Vorhaben einer erneuten Fahrwasservertiefung nach wie vor ab und hält die von den Vorhabensträgern (VT) vorgelegten Antragsunterlagen auch unter Einbeziehung der aktuellen Planänderung/en aufgrund schwerwiegender Lücken und inhaltlicher Defizite nicht für ausreichend; die hier relevanten Vorgaben aus VwVfG, WasStrG, UVPG und BNatSchG sowie der UVP-, SUP-, FFH-, Vogelschutz- und Wasserrahmen-Richtlinie (WRRL) der Europäischen Union wurden nicht ausreichend beachtet.

Zur **weiteren Begründung** verweisen wir auf

- unseren bisherigen Vortrag innerhalb des laufenden Planfeststellungsverfahrens, einschließlich des im Beteiligungsverfahren 2007 vorgelegten Fachgutachtens von Umwelt Media Consult im Auftrag des BUND, welches vollinhaltlich Gegenstand unserer Einwendung/Stellungnahme – einschließlich aller dort gestellten Fragen und Anträge – ist,

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland
Niedersachsen e.V.

Tel.: (0511) 96 56 90 Landesverband
Fax.: (0511) 66 25 36

- die nachfolgenden, **ergänzenden Ausführungen** zur Planänderung sowie das aktuelle (als Anlage beigefügte) Fachgutachten von Umwelt Media Consult. Die darin vorgenommenen Ausführungen macht der BUND hiermit zum Gegenstand seiner Einwendungen/Stellungnahme.
- Die parallel eingereichten Stellungnahmen des BUND Hamburg und BUND Schleswig-Holstein sowie der Umweltstiftung WWF Deutschland, jeweils mit Anlagen, deren Inhalt (s. dort) wir ebenfalls zum Gegenstand unserer Einwendung machen.

Im Einzelnen:

- 1) das **Ökosystem Tideelbe** aufgrund der bisherigen Flussvertiefungen und zahlreicher anderer Eingriffe (z. B. Deichbaumaßnahmen, Uferbefestigungen, Kraftwerksbauten, Industrieansiedlungen u. s. w.) bereits stark **vorbelastet** ist,
- 2) **weitere Belastungen infolge einer Realisierung des geplanten Vorhabens** den Gesamtzustand der Tideelbe im Bereich Hydrologie, Morphologie, Ökologie z. B. durch
 - weiter abnehmende Naturnähe
 - negative Auswirkung auf hydrologische Parameter wie beispielsweise
 - dem Verhältnis von Flachwasser- zu Tiefwasserzonenleiter,
 - den Strömungsgeschwindigkeiten,
 - der zunehmenden Veränderung von Tidenhub,
 - Salinität und
 - der in Suspension befindlichen Stoffe,
 - durch erhöhte Trübung und
 - Sauerstoffzehrung in kritischen Zeiten,
 - baggerungsbedingte Störungen im Fahrrinnenbereich und bei der Ablagerung gebaggerter Sedimente,
 - massive Störungen des Benthos bis zum Totalverlust, infolgedessen:
 - im Umfang nur schwer abschätzbare Folgen in der Nahrungskette (Fische, Meeressäuger, Vögel),
 - nachhaltige Veränderungen im Uferbereich durch zunehmende Erosion bzw. Sedimentation,
 - Einbringung ortsfremder und damit naturferner Fremdsubstrate (z. B. Steinschüttungen) zur Befestigung von Ufern und Unterwasserdeponien.

- nur schwer seriös abschätzbare Folgewirkungen unter Einbeziehung möglicher kumulativer Wirkungen auch unter Einbeziehung anderer Projekte (z. B. Kraftwerksbauten)
- u. V. m.

verschlechtern würde. **Damit widerspricht das geplante Vorhaben dem naturschutzrechtlichen und wasserrechtlichen Verschlechterungsverbot** ebenso wie dem **Optimierungsgebot** bei dem weitgehend bestehenden ungünstigen Erhaltungszustand (i. S. von FFH- und WRRL der EU bzw. BNatSchG u. WHG) in der Tideelbe¹.

- 3) Aufgrund der **Dimension/Großflächigkeit einiger der vorgenannten nachteiligen Veränderungen** sind eine **Vielzahl von Schutzgebieten nachteilig betroffen**, die nationalrechtlich bzw. europarechtlich einem besonderen Schutz unterliegen (sollten) – siehe Planfeststellungsantrag und Planänderungsunterlagen. Überall dort, wo gemäß vorgenannter Unterlagen (siehe dort) von den Gutachtern der Vorhabensträger von Beeinträchtigungen in EU-Schutzgebieten ausgegangen wird, sind nach unserer Auffassung **potentiell erhebliche Beeinträchtigungen im Sinne von Artikel 6 Absatz 3 FFH-RL bzw. § 34 Abs. 2 und 3 BNatSchG nicht auszuschließen**. Dieses gilt beispielsweise für das niedersächsische FFH-Gebiet „Unternelbe“ ebenso wie für das gleichnamige EU-Vogelschutzgebiet „Unternelbe“ im niedersächsischen Teil des Vorhabensgebietes bzw. des EU-Vogelschutzgebiets „Mühlenberger Loch“ im angrenzenden Hamburger Bereich. Die diesbezüglichen Unterlagen der Vorhabensträger sind zu lückenhaft, zum Teil zu sehr veraltet bzw. fachlich mangelhaft aufbereitet (z. B. widersprüchliche Aussagen), so dass sie im Ergebnis, der Behauptung, durch das geplante Vorhaben seien nur unerhebliche Beeinträchtigungen möglich, nicht überzeugen können. Zur Begründung verweisen wir auf unseren bisherigen Vortrag sowie die beiden eingangs genannten Fachgutachten von Umwelt Media Consult, aber auch auf die vorliegenden Stellungnahmen von BfN, NLWKN und dem Landesumweltamt von Schleswig-Holstein. Die Behauptungen der Vorhabensträger hinsichtlich lediglich unerheblicher Beeinträchtigungen erscheinen besonders unglaubwürdig, wenn man die schwer abschätzbaren und somit gemäß Umweltvorsorgegrundsatz als „worst Case“ einzubeziehenden möglichen kumulativen Wirkungen anderer Pläne und Programme gemäß Artikel 6 Absatz 3 FFH-RL bzw. § 34 BNatSchG in angemessener Weise berücksichtigt, was jedoch in den vorliegenden Unterlagen nicht erfolgt ist, auch wenn dieses behauptet wird..
- 4) Wir halten auch die von den Vorhabensträgern separat vorgelegte Artenschutzprüfung nicht für sachgemäß, insbesondere aufgrund veralteter Daten, Kenntnislücken und weil die komplexen Wirkungen des Vorhabens und mögliche kumulative Wirkungen anderer Vorhaben zu optimistisch bewertet wurden.
- 5) Aufgrund zahlreicher Mängel, von denen hier nur einige wesentliche beispielhaft wiedergegeben werden (können²), bestehen Zweifel an Glaubwürdigkeit, Objektivität

¹ Europarechtlich normiert in der FFH-RL und der WRRL, nationalrechtlich umgesetzt im BNatSchG und WHG, was hier jeweils als bekannt vorausgesetzt wird.

² Aufgrund des Umfangs vorgelegter Unterlagen, deren Unübersichtlichkeit, der Schwierigkeiten, diese nur elektronisch zur Verfügung gestellt zu bekommen und aufgrund der sonstigen Arbeitsbelastung des BUND war

und fachlicher Eignung der Umweltgutachter der UVU und der FFH-VU. Zudem berücksichtigen die Unterlagen nicht den aktuellen Sachstand, siehe beispielsweise: www.wir-brauchen-keine-elbvertiefung.de, unter „Fakten“: „Daten zur Elbvertiefung“, „Deichsicherheit gefährdet“, „Deichbruchsimulation“, „Schäden durch die letzte Elbvertiefung“, „Studien und Einwendungen von BUND, WWF u. a.“, „Fließgeschwindigkeit und Sedimenttransport“.

Fazit: Unter Würdigung des derzeitigen Sach- und Kenntnisstandes und der hier einschlägigen Rechtsprechung von EuGH und BVerwG sind potentiell erhebliche Auswirkungen auf – zumindest – eines der niedersächsischen Schutzgebiete aus der Schutzkulisse „Natura 2000“ der EU nicht auszuschließen.

Folglich wäre das Vorhaben allenfalls über das gemäß Artikel 6 Abs. 4 FFH-RL bzw. § 34 Abs. 3 BNatSchG statuierte **Ausnahmeverfahren** zulassungsfähig, sofern die hier genannten Kriterien erfüllt werden. Dazu äußern wir uns nachfolgend:

6) Dem geplanten Vorhaben mangelt es an „zwingenden Gründen eines überwiegenden öffentlichen Interesses“ im Sinne der vorgenannten Rechtsvorgaben.

Begründung:

- a) Da nicht die hypothetisch, jedoch real nicht gefahrenen **Konstruktionstiefgänge** entscheidend sind, sondern vielmehr die nach Hamburg und andernorts **real gefahrenen**, ist eine ergänzende Betrachtung der Planfeststellungsunterlagen notwendig:
- b) Die Schiffgrößen des **Bemessungsschiffes** des Vorhabens verkehren nachweislich heute bereits zum Hamburger Hafen. Demnach bedarf es einer weiteren Vertiefung nicht. Zudem wurde das der Planung zugrunde gelegte Bemessungsschiff weder für den tideabhängigen, noch für den tideunabhängigen Verkehr nach Hamburg plausibel belegt, d. h. hinsichtlich eines zwingenden Bedarfs – etwa auch im Vergleich zu den hier maßgeblichen Konkurrenzhäfen.
- c) Obwohl das Bemessungsschiff des geplanten Projekts bereits heute nach Hamburg verkehren kann, werden diese Möglichkeiten nach unserer Kenntnis nur in wenigen Einzelfällen genutzt. **Wir beantragen³ hiermit eine genaue Auflistung der auf der Tidelbe nach Hamburg verkehrenden realen Tiefgänge bei Containerschiffen in Dezimeterschritten der letzten drei Jahre, getrennt nach einlaufend und auslaufend.**

eine detailliertere Betrachtung in der knappen sechswöchigen Beteiligungsfrist nicht möglich. Wir behalten uns jedoch weitere Konkretisierungen zu gegebener Zeit vor.

³ Alle Anträge in dieser und in unseren bisherigen Schreiben **sind als förmliche Anträge i. S. v. § 24 Abs. 3 VwVfG** anzusehen und als solches für einen effektiven und zügigen Verfahrensablauf **baldmöglichst konkret zu beantworten. Wir beantragen hiermit, dass dieses jeweils rechtzeitig (4 Wochen) vor den anstehenden Erörterungsterminen erfolgt, um diese qualifiziert vorbereiten zu können.**

- d) Um die Behauptung der Vorhabensträger, Reeder würden ihre Schiffe stärker auslasten und damit höhere Tiefgänge erreichen, verifizieren zu können, **beantragen wir die gleichen Tiefgangsstatistiken real gefahrener Tiefgänge großer Containerschiffe** (ab 12,70 m Tiefgang aufwärts) bei den beiden westlichen Konkurrenzhäfen Rotterdam und Antwerpen. Aufgrund der Bedeutung dieser Information ist dieses zumutbar und den Vorhabensträgern aufzuerlegen. Sofern diese Daten von den beiden Konkurrenzhäfen nicht weitergegeben werden, verweisen wir auf unabhängige Informationsquellen (siehe z. B. www.vesseltracker.de).
- e) **Zur notwendigen Verifizierung des tatsächlichen bzw. potentiellen Nutzens für den Hamburger Hafen** im Falle einer weiteren Fahrwasservertiefung **beantragen wir eine Auflistung der in Hamburg abgeladenen Container sowie (davon getrennt) der in Hamburg aufgeladenen Container sowie (davon getrennt) aller auf dem Schiff geladenen Container (getrennt nach einlaufend und auslaufend) ab 12,70 m realem Tiefgang aufwärts.** Diese Daten sind nach unserer Kenntnis beschaffbar, eine Beschaffung durch die Vorhabensträger aufgrund ihrer Bedeutung zumutbar.
- f) Hinsichtlich potentieller sozialer Aspekte etwaiger „**zwingender Gründen eines überwiegenden öffentlichen Interesses**“ ist die Frage vorhabensbedingt zu erwartender Arbeitsplätze (Erhaltung bzw. Schaffung) zu verifizieren. Die hier von den Vorhabensträgern gemachten Angaben stützen sich ausschließlich auf Annahmen, also Mutmaßungen der Firma Planco Consulting, die weder plausibel nachvollziehbar, noch aktuell genug sind. Wir bezweifeln Nutzen und Stichhaltigkeit der seitens der Vorhabensträger behaupteten Arbeitsplatzeffekte bei dieser, aber auch schon bei der letzten Elbvertiefung: Aufgrund uns vorliegender Daten bestehen begründete Zweifel an der Validität der von den Vorhabensträgern vorgegebenen Arbeitsplatzeffekte. Auch Äußerungen unabhängiger Experten wie von Prof. Dr. Läßle (ehem. TU Harburg), der hier gegenüber dem Hamburger Abendblatt von „Mondzahlen“ spricht, zeigen Handlungsbedarf i. S. von § 24 VwVfG, wonach den Vorhabensträgern **konkrete Zahlen** abverlangt werden sollten. Wir beantragen dieses hiermit: Die konkrete Ermittlung aller direkt hafenumschlagsabhängigen Arbeitsplätze, also im Bereich der
- Hamburger Umschlagsunternehmen,
 - der hafengebundenen Transportunternehmen der Region Hamburg (50 km-Radius),
 - nachweislich vorgelagerter oder nachgelagerter Betriebe (z. B. Reedereien, Containerbe-/Entladung, -Reparatur)
 - der Hamburger Hafenverwaltung
 -

der letzten 15 Jahre auf Basis konkreter statistischer Daten, getrennt nach Bereichen/Firmen.

Erst dann macht eine sachgemäße Abschätzung der umschlagsbedingten sekundären Arbeitsplatzeffekte unter Würdigung der in Europa maßgeblichen logistischen Strukturen Sinn. Nicht der Hafenbezug allein ist entscheidend, sondern das gesamte

Umschlagssaldo⁴, für das der Hamburger Hafen unter Einbeziehung anderer deutscher Hafenstandorte unverzichtbar ist.

- g) In den Unterlagen der Vorhabensträger fehlt eine sachgemäße Betrachtung **alternativer (weniger umweltbelastender) Lösungsmöglichkeiten**⁵, die für die Metropolregion Hamburg sowohl im weiteren wie auch engeren Sinne vorhanden sind. Möglich wäre das durch eine verbesserte Kooperation deutscher Seehäfen untereinander und eine Aufgabe des Hamburger Planungsziels, die Umschlagspotentiale möglichst auf Hamburg zu ziehen. Dieses Hamburger Ziel ist volkswirtschaftlich und verkehrswirtschaftlich nicht von Vorteil, etwa weil die Hinterlandanbindungen Hamburgs nachweislich die von Hamburg angestrebten Umschlagszuwächse nicht mehr ohne drohenden Verkehrskollaps bewältigen können. Wir stimmen hier mit verschiedenen unabhängigen Experten (z. B. Prof. Dr. Siefer, Universität Hannover, Dr. Röseler, unabhängiger Consulter aus Hamburg) überein, wonach weder die bahnseitige Hinterlandanbindung des Hamburger Hafens, noch die straßenseitige ausreichend ist und wohl auch nicht rechtzeitig über die notwendigen Baumaßnahmen erstellt werden kann. Eine fortgesetzte Fokussierung des Containerumschlags auf Hamburg würde volkswirtschaftlich mehr Nachteile als Vorteile gegenüber dem von uns vertretenen Seehafenkonzept – wie bereits zur Maritimen Konferenz der Bundesregierung 2006 in Bremen (zusammenfassend) vorgelegt - bedeuten. Sofern gewünscht, werden wir dieses zu gegebener Zeit weiter begründen.
- h) Da das Vorhaben aus vorgenannten Gründen gegenüber besseren Alternativen volkswirtschaftlich nicht zu bevorzugen ist, fehlt ein gesamtwirtschaftliches (volkswirtschaftliches) Interesse.**
- i) Das im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zugrunde zu legende **Allgemeinwohl** geht noch weit über ein volkswirtschaftliches Interesse hinaus: So sind **Leib und Leben der Bevölkerung das höchste zu schützende Gut**. Die Annahme der Vorhabensträger, eine Realisierung des geplanten Vorhabens sei „hochwasserneutral“ und würde demzufolge die Deichsicherheit nicht beeinträchtigen, wird von uns nicht geteilt. Es fehlt eine Risikobetrachtung unter Einbeziehung des „worst Case“ und möglicher kumulativer Wirkungen anderer Projekte und Entwicklungen (z. B. Klimawandel). Angesichts früherer Fehlprognosen der BAW⁶ halten wir eine derartige Betrachtung durch unabhängige Fachleute⁷ für geboten.
- j) Auch sehen wir die Belange von Fischerei, Landwirtschaft und Tourismus hinsichtlich möglicher vorhabensbedingter Beeinträchtigungen in den Unterlagen der Vorhabensträger nicht ausreichend und angemessen gewürdigt.

⁴ So ist ein umschlagsbezogener Arbeitsplatz beispielsweise in Wilhelmshaven oder Cuxhaven volkswirtschaftlich (mindestens) ebenso viel Wert wie im Raum Hamburg.

⁵ Dieses war und ist gemäß SUP-RL der EU und nationalem UVPG geboten.

⁶ Zuletzt beim Emssperrwerk um den Faktor vier bei der Prognose zu Deichsicherheit/Hochwasserschutz.

⁷ Die BAW ist nicht unabhängig, sondern Teil der WSV des Bundes.

- k) Nicht zuletzt den mittlerweile mit mindestens 400 Mio. Euro angegebenen, stark gestiegenen Kosten des geplanten Vorhabens steht kein angemessener Nutzen gegenüber. Die Nutzen-Kosten-Untersuchung von Planco Consulting (Januar 2004) ist nachweislich in vielen Punkten veraltet (überholt)⁸, zudem sind viele der getroffenen Annahmen fehlerhaft und halten einer Überprüfung nicht stand. Auf das eingangs genannte Gutachten von Umwelt-Media-Consult aus 2007 wird hier zur weiteren Begründung verwiesen. Gemäß Haushaltsrecht ist eine zeitgemäße Nutzen-Kosten-Untersuchung erforderlich, die wir hiermit – in sachgemäßer Art und Weise⁹ - beantragen.

Fazit:

Aus vorgenannten Gründen ist das geplante Vorhaben nicht genehmigungsfähig. Diese Schlussfolgerung ist auch zu ziehen, wenn man die im Untersuchungsgebiet vom geplanten Vorhaben mehr oder weniger stark betroffenen prioritären Arten und Biotop einbezieht (siehe Planfeststellungsunterlagen).

Schlussbemerkung und Fragen an die Planfeststellungsbehörden:

Der BUND betrachtet es als unüblich, unangemessen und damit befremdlich, dass die umweltbezogenen Sachverhalte auf viele Einzelgutachten aufgeteilt wurden, was unübersichtlich ist und eine Gesamtbetrachtung unnötig erschwert. Das gilt auch für die Zusammenfassung, die mangels Nachvollziehbarkeit wesentlicher Fragestellungen keine Problemlösung ist. Die Einzeldarstellungen sind geprägt von Wiederholungen und inhaltlichen Überschneidungen, die eine Bearbeitung unnötig mühsam und zeitaufwändig machen und einer effektiven Verfahrensführung widersprechen. Weil dieses grundsätzlich bereits im Frühjahr 2007 kritisiert wurde, **stellt sich die Frage, warum die Planfeststellungsbehörden hier nicht sachgemäß tätig geworden sind?**

Statt bei den Planänderungsunterlagen die Änderungen der Umweltgutachten dort zu verdeutlichen, wurden diese zur FFH-VU und zum LBP über 9 Einzelgutachten zuzüglich etlicher separater Karten umfänglich erneut vorgelegt. Auch dieses führt(e) zu einer unnötigen Erschwernis für Verfahrensbeteiligte wie den BUND und widerspricht einer zweckmäßigen Verfahrensführung, es sei denn, man wollte die Einwender von Umweltbelangen auf diese Weise behindern. So konnten die vorgetragenen Einwendungen nicht so detailliert dargelegt und von den bisherigen Einwendungen unterschieden werden, wie das bei Kenntlichmachung der Änderungen in den Planänderungsunterlagen möglich gewesen wäre.

- Warum ist keine Reduzierung der Umweltgutachten auf die Änderungen des Vorhabens bzw. eine entsprechende Kenntlichmachung erfolgt?

Für den BUND ist es nicht nachvollziehbar, dass unsere in der Stellungnahme vom 3. Mai 2007 gestellten förmlichen Anträge bis heute weder beschieden, noch beantwortet wurden. Hierdurch wurde das Gebot einer zügigen, sachgemäße Verfahrensführung verletzt

⁸ So endet die Datenbasis zumeist Jahre zuvor.

⁹ Damit auch unabhängige Fachgutachter zum Zuge kommen können, ist hier eine öffentliche Ausschreibung geboten. So fehlt dem bisherigen Verfahren, bei dem immer nur die Firma Planco Consulting beauftragt wird, die notwendige Seriösität (Gefälligkeitsgutachten).

und unsere Arbeit als Verfahrensbeteiligte unnötig behindert. – **Warum wurden unsere Anträge bis heute nicht beantwortet?** – Somit entsteht bei uns der Eindruck, dass die Planfeststellungsbehörden fachlich bzw. arbeitsmäßig überfordert sind.

Im eingangs genannten Gutachten von Umwelt Media Consult aus 2007 wurde seinerzeit vorgetragen: *„Zur Beseitigung des Klärungsbedarfs sollten die VT **durch Aufforderung der Planfeststellungsbehörde/n** (gem. §§ 24-26 VwVfG) **baldmöglichst über entsprechende Planergänzung/en ausreichend konkrete Angaben** vorlegen.“*

Die vorliegenden Planänderungsunterlagen machen deutlich, dass dem nicht gefolgt wurde, - warum nicht?

Als Verfahrensbeteiligte beantragen wir hiermit erneut eine möglichst umgehende Beantwortung sämtlicher bisher und mit diesem Schreiben gestellten Fragen und Anträge und verweisen auf unser Bescheidungsinteresse.

Weitere Ergänzungen unserer Stellungnahme behalten wir uns ausdrücklich vor.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Marita Wudtke
Referatsleiterin Umwelt und Naturschutz

Anlage: Gutachten von Umwelt Media Consult, Hannover (36 Seiten) v. 17. November 2008