



Hans-Heinrich Sander Niedersächsischer
Umweltminister



Mitglied des Niedersächsischen Landtages
Herrn Fraktionsvorsitzenden David
McAllister CDU-Landtagsfraktion Hinrich-
Wilhelm-Kopf-Platz 1 30159 Hannover

28. März 2008

Fachgutachten zur Elbvertiefung

Sehr geehrter Herr McAllister,

über David,

mit Ihrem Schreiben vom 15. Januar diesen Jahres werben Sie für die Beauftragung unabhängiger Gutachten zu den Auswirkungen einer erneuten Elbvertiefung.

Wie Sie wissen, teile ich Ihre Einschätzung, dass die von den Vorhabensträgern im Rahmen des Verfahrens vorgelegten Gutachten insbesondere hinsichtlich der Deichsicherheit eine belastbare Folgenabschätzung nur in unzureichendem Umfang zulassen. Ihren Wunsch, die bestehenden Erkenntnisdefizite durch unabhängige Gutachter beheben zu lassen, habe ich bereits gegenüber der Planfeststellungsbehörde eingefordert.

Das Land Niedersachsen hat, vertreten durch die zuständige Projektgruppe „Einvernehmen Weser-Elbe“, mit seiner Stellungnahme auf die große Zahl von Mängeln in den Gutachten hingewiesen. Auf die drei hinsichtlich der Deichsicherheit wesentlichen Defizite, die aus Sicht der Verwaltung vor einer Entscheidung zum Einvernehmen behoben werden müssen, darf ich im Folgenden kurz eingehen:

Ufererosion und Verlandung von Nebengewässern

Die Auswirkungen des so genannten Strombaus, wie der Verbau der Medemrinne in der Elbemündung und der Abtrag der Sockelstrecke, ist mit Verfahren untersucht worden, die die in der Natur unvermeidlichen Anpassungsvorgänge in der Flusstopografie unberücksichtigt lassen.

Archivstraße 2 30169
Hannover

Telefon 0511 120-3301 Telefax
0511 120-3199 E-Mail hans-
heinrich.sander@
mu.niedersachsen.de

Ein - dem Stand der Wissenschaft und Technik entsprechendes - morphodynamisches Modell ist lediglich für eine Dauer von 14 Tagen und bei Vernachlässigung wesentlicher gestaltender Kräfte wie Wellen betrieben worden. Eine belastbare Ausweisung der Naturähnlichkeit der Untersuchung wurde nicht erbracht. Eine Abschätzung der Ausbaufolgen ist auf dieser Grundlage nicht möglich.

Seegangsbelastung von Deichen und anderen Bauwerken

Als Folge der vorgesehenen Strombaumaßnahmen sind teils erhebliche Erosionen im Deichvorfeld zu erwarten. Diese könnten zu einer verstärkten Seegangsbelastung und letztlich zu einer Gefährdung der Deichsicherheit führen. Die vorgelegten Untersuchungen würdigen diesen Aspekt nur in völlig unzureichender Weise.

Schiffswellen

Bei den Untersuchungen zu den Auswirkungen von Schiffswellen wurden Geschwindigkeiten zugrunde gelegt, die niedriger sind als die nach der letzten Elbvertiefung tatsächlich gemessenen. Von daher gehen die Untersuchungen von unzutreffenden Voraussetzungen aus. Die Belastung der Elbufer einschließlich der dort befindlichen Bauwerke für den Küstenschutz, die Binnenentwässerung und den Schiffsverkehr werden durch die höheren Schiffsgeschwindigkeiten stärker belastet als in den Gutachten ausgewiesen.

Weiterhin ist unberücksichtigt geblieben, dass nach einer Vertiefung Schiffe mit einem größeren Tiefgang auch bei geringeren Wasserständen über NN die Unterelbe befahren können. Dies wird die Belastungen der Elbufer und der dort befindlichen Bauwerke zusätzlich auch bei niedrigeren Wasserständen verstärken.

In einem ersten Gespräch zwischen Vertretern der Projektgruppe „Einvernehmen Weser-Elbe“ und dem Projektbüro „Fahrrinnenanpassung“ (WSA Hamburg und HPA) wurde nochmals unmißverständlich auf die Mängel in den Antragsunterlagen hingewiesen, die eine Beurteilung des Vorhabens hinsichtlich der Betroffenheiten des Landes Niedersachsen und insbesondere seiner Deichverbände und Kommunen derzeit unmöglich macht.

Das Land Niedersachsen wird im Rahmen des bislang noch nicht terminierten Erörterungstermins erneut auf diese Defizite hinweisen, auf Abhilfe dringen und die Frage neutraler Gutachter ansprechen. Es bleibt abzuwarten, wie die Planfeststellungsbehörden auf diese Forderungen reagieren werden.

Aus Sicht des Küstenschutzes und der Deichsicherheit waren bereits die beiden letzten Elbvertiefungen kaum noch zu vertreten. Sowohl die beantragte Vertiefung der bislang als unverzichtbar angesehenen Sockelstrecke als auch die Teilverfüllung der Medemrinne können Gefährdungen der Deichsicherheit nach sich ziehen, die baulich nicht mehr kontrollier- und beherrschbar sind. Solange hierzu kein gegenteiliger und zweifelsfrei nachvollziehbarer Gegenbeweis angetreten werden kann, sollte aus Sicht des Küstenschutzes auf einen weiteren Ausbau verzichtet werden. Zumindest müsste jedoch die Forderung erhoben werden, dass die Vorhabensträger die schon heute erosionsgefährdeten Uferabschnitte und bei einem weiteren Ausbau möglichst alle Uferabschnitte in ihre Unterhaltung übernehmen.

Abschließend darf ich darauf hinweisen, dass die Projektgruppe „Einvernehmen Weser/Elbe“ im Hinblick auf das gegenwärtige Verfahren und den erforderlichen Informationsaustausch um Vertreter der Landkreise Cuxhaven und Stade sowie um Vertreter der Deich- und Unterhaltungsverbände erweitert wurde. Sie werden über anstehende Fragen informiert und in den Entscheidungsprozess eingebunden. Intensiv zu beteiligen sind sie, wenn der Entwurf des Planfeststellungsbescheides der niedersächsischen Einvernehmensbehörde zur Zustimmung vorgelegt wird.

Mit freundlichen Grüßen

*Herrn
H.-H. Sander*