



Gemeinde Jork

Kopie



Samtgemeinde Lühe

An den
Präsidenten des Niedersächsischen Landtags
Landtagsverwaltung
z.Hd. Frau Warbek
Postfach 44 07

30044 Hannover

Auskunft erteilt für die Gemeinde Jork:
Abteilung:
Dienstgebäude:

Zimmer:
Telefon:
E-Mail:

Bürgermeister Hubert
Geschäftsleitung
Am Gräfengericht
21635 Jork
17
04162/9147-20
hubert@jork.de

Auskunft erteilt für die Samtgemeinde Lühe:
Abteilung:
Dienstgebäude:

Zimmer:
Telefon:
E-Mail:

Samtgemeindebürgermeister Jarck
Geschäftsleitung
Huttfleth 18
21720 Steinkirchen
20
04142/899-112
hans.jarck@luehe-online.de

Jork und Steinkirchen, den 19.12.2011

(ab am 19.12.2011 per Mail und Post / ri)

**Fahrrinnenanpassung an der Unter- und Außenelbe für 14,5 m tiefgehende Containerschiffe;
Stellungnahme der Gemeinde Jork zu den Anträgen der Fraktionen der SPD und Bündnis
90/Die Grünen im Niedersächsischen Landtag;
Ihr Schreiben vom 29. November 2011**

Sehr geehrter Herr Landtagspräsident Dinkla,
sehr geehrter Herr Ausschussvorsitzender Wenzel,
sehr geehrter Herr Ausschussvorsitzender Seefried,
sehr geehrte Frau Warbek,

im Namen der Räte und Verwaltungen der Gemeinde Jork und der Samtgemeinde Lühe danken wir Ihnen ganz herzlich für Ihr Schreiben vom 29. November 2011 und die damit eingeräumte Möglichkeit, direkt gegenüber dem Ausschuss für Umwelt und Klimaschutz des Niedersächsischen Landtags zur geplanten Fahrrinnenanpassung Stellung zu nehmen.

Als gemeinsam unmittelbar betroffene Kommunen in der Region des Alten Landes geben wir diese Stellungnahme für die anstehenden Beratungen in den Landtagsgremien gemeinschaftlich ab.

Die Gemeinde Jork und die Samtgemeinde Lühe lehnen die geplante Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe für 14,5 m tiefgehende Containerschiffe mit Nachdruck ab und haben hierzu im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens mehrere Einwendungen und Bedenken gegenüber der Planfeststellungsbehörde schriftlich und in den Erörterungsterminen mündlich geltend gemacht. Entsprechende Einwendungen und Bedenken wurden auch direkt gegenüber der Europäischen Kommission geäußert.

In der Zusammenfassung kommen unsere Stellungnahmen zum Ergebnis, dass auch nach umfassender und verantwortungsvoller Würdigung der vom Maßnahmenträger dargestellten wirtschaftlichen Belange für den Hamburger Hafen die unübersehbaren Auswirkungen und Risiken der geplanten Maßnahme für die Gemeinde Jork wie auch für die Samtgemeinde Lühe nicht hinnehmbar sind. Eine einseitige Belastung des Alten Landes als Elbanliegerregion ist für uns nicht vertretbar.

Gern können wir bei Bedarf ergänzend zu diesem Schreiben die vollständigen Einwendungen und Bedenken aus dem Planfeststellungsverfahren mit den entsprechenden fachtechnischen Gutachten gesondert zur Verfügung stellen.

Vor diesem Hintergrund begrüßen wir ausdrücklich die mit Ihrem Schreiben vom 29. November 2011 vorgelegten Entschließungsanträge der Landtagsfraktionen von SPD und Bündnis 90/Die Grünen. Unsere Kommunen teilen dabei uneingeschränkt die inhaltlichen Zielsetzungen beider Anträge vor allem zu den Notwendigkeiten,

- den vom Vorhabenträger festgestellten Vertiefungsbedarf volkswirtschaftlich erneut tiefgreifend zu prüfen und durch eine unabhängige Kosten-Nutzen-Berechnung zu belegen,
- Ausschlusskriterien für die Einvernehmenserteilung des Landes Niedersachsen festzulegen, mit dem Ergebnis, dass das Einvernehmen versagt wird, wenn mögliche negative Auswirkungen durch die Elbvertiefung insbesondere auf die Bevölkerung, die Wasserwirtschaft, den Naturschutz, die Umwelt und Landschaft sowie die Wirtschaft und den Obstanbau nicht gänzlich ausgeschlossen werden können sowie
- die Elbvertiefung abzulehnen und das Einvernehmen des Landes Niedersachsen zu verweigern.

Aus unserer Sicht kann auch der Stellungnahme der Europäischen Kommission, nach der „nach Angaben der deutschen Behörden die Verbreiterung und Vertiefung der Fahrrinne Unter- und Außenelbe bis zum Hamburger Hafen aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses gerechtfertigt ist, ohne dass es machbare Alternativen gibt“, nicht gefolgt werden. Eine Abwägung mit den örtlichen öffentlichen Interessen und Schutzgütern ist auch hier nicht hinreichend erfolgt.

Ergänzend zu den bereits im Planfeststellungsverfahren vorgebrachten Einwendungen und Bedenken möchten wir auf diesem Wege den Ausschuss für Umwelt und Klimaschutz im Niedersächsischen Landtag auf die folgenden Fragestellungen hinweisen, die aus Sicht unserer Kommunen im laufenden Verfahren noch nicht bzw. noch nicht ausreichend beantwortet wurden, und in diesem Zusammenhang den Ausschuss um eine Prüfung und Abwägung sowie um Unterstützung bitten:

1. Die Gemeinde Jork und die Samtgemeinde Lühe bitten den Niedersächsischen Landtag bei der Entscheidung über die Einvernehmenserteilung um Prüfung und Sicherstellung der von der Landesregierung festgelegten Vorgaben im Zusammenhang mit der früheren Aufnahme der geplanten Elbvertiefung in den Bundesverkehrswegeplan. Dazu gehören aus unserer Sicht folgende von der Landesregierung vorgegebene unabdingbare Maßgaben:

- a) „Erstellung einer belastbaren Prognose nach dem internationalen Stand der Technik zu den Folgen des geplanten Ausbaus, insbesondere im Hinblick auf die Sturmflutsicherheit an der Tidelbe unter Berücksichtigung folgender Fragestellungen:
 - Quantifizierung morphologischer Folgewirkungen
 - Ermittlung des MThw-Anstiegs und der damit verbundenen Aufzehrung der vorsorgenden Deichsicherheit
 - Änderungen des Staus von Sturmfluten für die Bandbreite auftretender Typen einschließlich einer festzulegenden Bemessungsturmflut
 - Quantifizierung der ausbaubedingten Wasserstandserhöhung in der Elbe, bei einem beschleunigten Meeresspiegelanstieg in der Nordsee.

- b) Darstellung, dass der Ausbau mit dem Verschlechterungsverbot des Artikels 4 Abs. 1 Buchst. A. Ziffer i) der EG-Wasserrahmenrichtlinie und der §§ 25 a Abs. 1 Nr. 1 und 25 b Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WHG in Einklang steht.
- c) Volle Erfüllung der Auflagen aus den vorangegangenen Planfeststellungsbeschlüssen zur Fahrrinnenanpassung vom 22.02.1999 (WSD Nord) und 04.02.1999 (Strom- und Hafenbau).
- d) Quantifizierung der Verschiebung der Brackwasserzone und Kompensation negativer Auswirkungen auf Naturschutz und Landwirtschaft.
- e) Die Auswirkungen von Schiffswellen auf die Ufer und die dort befindlichen Bauwerke dürfen sich nicht negativ verändern.
- f) Es ist zu analysieren, welche Maßnahmen erforderlich sind, damit der von der Verdichtung des Schiffsverkehrs mit immer größeren Containerschiffen ausgehenden Gefährdung (z.B. - bei Versagen der Maschinen- und Elektrotechnik) begegnet werden kann.
- g) Erhalt der Zufahrt zu den niedersächsischen Häfen an der Elbe und ihren Nebengewässern.
- h) Volle Übernahme zusätzlicher Erhaltungskosten für die Deiche, Übernahme der zusätzlichen Kosten für die Unter- und Erhaltung der Buhnen und Deckwerke einschließlich der zusätzlichen Kosten für künftige Ufersicherungen.“

Die vollständige Erfüllung dieser Kernziele ist auch aus unserer Sicht ein Ausschlusskriterium für die Genehmigung der beantragten Fahrrinnenanpassung. Auch die „Otterndorfer Erklärung“ vom 09. Januar 2008 stellt entsprechende Kriterien in den Vordergrund und lehnt die geplante Fahrrinnenanpassung ab. Für unsere Kommunen ist es ganz wichtig, dass diese u.a. von Herrn Ministerpräsidenten McAllister – damals noch in der Funktion als Vorsitzender der CDU-Landtagsfraktion – unterzeichnete Erklärung inhaltlich auch noch heute Gültigkeit hat.

Insofern bitten wir, im Rahmen der Entscheidung über das niedersächsische Einvernehmen, die Erfüllung dieser Vorgaben zu prüfen und sicherzustellen, bzw. auf den notwendigen Nachbesserungs- und Klärungsbedarf Wert zu legen. Gleiches ist unserer Auffassung nach im Verfahren auch für die im Folgenden dargestellten Fragestellungen und Prüfungsnotwendigkeiten erforderlich.

2. Grundsätzlich geht es zunächst auch um die Frage der Auswirkungen der letzten Elbvertiefung auf die Untereibe.
 - a) Bei der Begründung für die letzte Elbvertiefung (1999/2000) ist immer wieder behauptet worden, dass diese kaum negative Auswirkungen auf Deichsicherheit, Natur und Ökologie des Flusses haben würde. Inzwischen hat sich aber herausgestellt, dass diese Behauptung nicht den Tatsachen entspricht. Auch seitens der Landesregierung wurde bereits in zurückliegenden Stellungnahmen und Pressemitteilungen bestätigt, dass nachhaltige Veränderungen im Flusssystem, Ufererosionen, Verringerung der Vorstrände, Verkleinerung der Wattflächen, sichtbare Schäden an Deichwerken sowie gestiegene schiffserzeugte Belastungen aus der letzten Fahrrinnenanpassung resultieren. Die Auswirkungen der letzten Elbvertiefung sind trotz aller Beteuerungen also wesentlich gravierender.
 - b) Die damals verlangten Auflagen sind nur zum Teil wirklich umgesetzt worden, woraus sich für uns die Frage ergibt, wieso diese Auflagen von den Behörden nicht entsprechend kontrolliert und auf ihre Wirksamkeit überprüft worden sind. Wir befürchten deshalb eine ähnliche Situation bei der evtl. Umsetzung der erneuten Fahrrinnenanpassung.

- c) Auch damals hat man mit Modellrechnungen versucht, den Einfluss der Elbvertiefung auf die Deichsicherheit, die Ökologie des Flusses, die Verschlickung sowie die Geschwindigkeit des auf- und ablaufenden Wassers (um nur einige wenige Aspekte hier zu nennen) „herunterzuspielen“ bzw. „herunterzurechnen“.
- d) Es hat seit der letzten Elbvertiefung keinerlei Beweissicherung wirklich stattgefunden – bzw. eine evtl. Beweissicherung wurde nicht öffentlich gemacht, so dass auch die Schäden, z.B. an den Deichen nie wirklich von den Behörden als durch die Elbvertiefung verursacht anerkannt worden sind. Gleiches gilt für die fortlaufende Verschiebung der Salz-Süßwasser-Grenze in der Elbe.
3. Die Gemeinde Jork und die Samtgemeinde Lühe bezweifeln nach wie vor den volkswirtschaftlichen Bedarf der geplanten Fahrrinnenanpassung und begrüßen die dargestellten Zielsetzungen, einen Beleg durch eine Kosten-Nutzen-Untersuchung einzufordern. Vor allem ist für uns nicht nachvollziehbar, dass vor dem Hintergrund der bevorstehenden Inbetriebnahme des Jade-Weser-Ports in Wilhelmshaven als Tiefwasserhafen eine weitere Elbvertiefung für den Betrieb der Elbe als Bundeswasserstraße erforderlich sein soll. Auswertungen der letzten rd. 1,5 Jahre für den Schiffsverkehr auf der Elbe bestätigen im Übrigen, dass rd. 70 Prozent der "Königsklasse" VLCS (Very Large Container Ship) tideunabhängig einlaufen, 83 % tideunabhängig auslaufen und nur bei 3 von 270 Passagen wurde der mögliche Tiefgang ausgenutzt. Die durchschnittliche Ladungsreserve betrug einlaufend ca. 3.900 TEU und auslaufend ca. 2.500 TEU. Der Tiefgang hat sich insofern nicht geändert. Der weitere Vertiefungsbedarf ist aus unserer Sicht daher nicht belegt.
4. Die im Planfeststellungsverfahren von der Gemeinde Jork und der Samtgemeinde Lühe vorgebrachten Einwendungen und Bedenken lassen sich in folgenden Kernelementen zusammenfassen:

Beanstandet werden

- die Zunahme der Strömungsgeschwindigkeit,
- die Änderung des Tidenhubs und der Tidenwasserstände,
- die erhebliche Zunahme der schiffsindizierten Belastungen,
- die Zunahme des Salzgehalts und die Verschiebung der Brackwasserzone,
- die Absenkung des Grundwasserspiegels und der Anstieg des Salzgehalts im Grundwasser,
- die Erosion der Elbufer und Auflandungstendenzen an Nebenelben,
- die Verringerung des Sauerstoffgehalts,
- der Verlust von Laichplätzen und Biotopen,
- Lärm- und Luftbelastungen,
- die Eintrübung, die Erhöhung des Schwebestoffgehalts sowie die Freisetzung schadstoffhaltiger Sedimente,
- Flächeninanspruchnahmen und künftig deutlich höherer Unterhaltungsaufwand sowie
- die Zunahme der Sturmflutgefahr.

Die o.g. Negativauswirkungen verursachen

- eine Gefährdung der Deichsicherheit,
- eine Erschwerung der Wasserwirtschaft sowie der Unterhaltung und Sicherung von Nutzflächen,
- den Verlust von Fischfangplätzen und damit einhergehend den Verlust von Arbeitsplätzen in der Elbfischerei,
- die Gefährdung von Bausubstanz und anderen Sachgütern,

- die Verarmung der Flussgebietseinheit Elbe,
 - eine erhöhte Verschlickung der Häfen sowie dadurch bedingt
 - eine Beeinträchtigung oder einen Verlust für den Anliegergebrauch an Häfen, Liegeplätzen und Zufahrten sowie der Nutzung von Wassersportrevieren.
5. Die jetzt geplante Elbvertiefung ist von der EU auf ihre Natur- und Umweltverträglichkeit hin geprüft worden. Allerdings sind in der uns bekannten Begründung keinerlei konkrete Natur- und Umweltaspekte abschließend festgestellt, sondern nur die Behauptung aufgestellt worden, es sei aus volkswirtschaftlichen und gemeinnützigen Gründen der Nachteil für die Natur zu akzeptieren; außerdem würden die negativen Auswirkungen durch die geplanten Ausgleichsmaßnahmen entsprechend minimiert.
 6. Es gibt auch nach Auswertung der Stellungnahme der Europäischen Kommission negative Auswirkungen auf Natur und Umwelt; diese sollen aber wegen der wirtschaftlichen Vorteile hingenommen werden. Daraus ergibt sich doch die Frage, warum die EU, die ja gerade eine Stellungnahme zu den Auswirkungen auf Natur und Umwelt abzugeben hat, sich ganz anderer Argumentationen bedient. Selbst die Europäische Kommission spricht in ihrer Einschätzung von „Schadensbegrenzungsmaßnahmen“ und „negativen Auswirkungen des Projekts“. Eine ausreichende Abwägung der rein wirtschaftlichen Interessen mit den örtlichen Schutzgütern lässt sich dabei nicht erkennen. Schäden dürfen aus Sicht unserer unmittelbar betroffenen Kommunen nicht nur „begrenzt“ werden, sondern müssen im öffentlichen Interesse gänzlich ausgeschlossen werden.
 7. Dazu stellt sich für die Frage, wie „Schadensbegrenzungsmaßnahmen“ aussehen, finanziert und in welcher Zeitschiene umgesetzt werden sollen. Vor allem müsste es gewährleistet sein, dass bereits mit dem Start der evtl. Vertiefungsmaßnahme entsprechende Absicherungen für die Deichsicherheit und die Obstbauwirtschaft umgesetzt sind. Ein Risiko – auch ein Restrisiko – darf nicht verbleiben. Auch die Frage der Beweislast ist zu klären; es kann weder der Gemeinde Jork oder der Samtgemeinde Lühe noch der hiesigen Bevölkerung oder den landwirtschaftlichen Betrieben zugemutet werden, die Beweislast für Nachteile oder Schäden aus der Fahrrinnenanpassung zu übernehmen. Gleiches gilt für die Finanzierung dieser (noch nicht geklärten) Kompensationsmaßnahmen bzw. der verbindlichen Klärung von Entschädigungsregelungen. Die Einhaltung des Verursacherprinzips muss rechtssicher bestätigt werden. Zum Verursacherprinzip gehört auch, dass die Auswirkungen der Fahrrinnenanpassung im Worst-Case-Szenario betrachtet und geprüft werden müssen.
 8. Unklar ist, warum die Europäische Kommission die Hansestadt Hamburg nicht viel mehr darauf hinweist, dass die bereits geforderten Ausgleichsmaßnahmen im Rahmen der Zuschüttung des Mühlenberger Lochs (Abbaggerung der Insel Hahnöfersand) und der Startbahnverlängerung in Finkenwerder noch immer nicht vollständig erfüllt worden sind; denn bevor eine neue Genehmigung erteilt wird, ist es aus unserer Sicht zwingend erforderlich, dass zunächst die Auflagen aus vorangegangenen und durchgeführten Maßnahmen erfüllt sein müssen. Die EU kommt in Umwelt- und Naturschutzfragen ihrer Kontrollfunktion nur sehr begrenzt oder überhaupt nicht nach, was auf anderen Gebieten ja sogar zu Klagen vor dem EuGH geführt hat.
 9. Eine weitere offene Frage betrifft die Salinität (Brackwasserzone) und ihre Auswirkungen auf den Obstbau an der Niederelbe, insbesondere im Alten Land. Hierzu sind aus unserer Sicht die folgenden Hinweise und offenen Fragen von Bedeutung:

- a) Die BAW stellt in den Modellberechnungen als Prognose eine Verschiebung der Brackwasserzone um bis zu knapp zwei Kilometern fest. Damit wird eine Verschlechterung der bisherigen Salinität bestätigt – unmittelbar ausgelöst durch die Maßnahme der geplanten Fahrrinnenanpassung. Da es sich hier um eine Prognose auf der Grundlage von Parametern in Modellberechnungen handelt, ist aus unserer Sicht eine weitere Verschiebung nicht auszuschließen. Diese Entwicklung ist zum jetzigen Zeitpunkt jedenfalls noch völlig unklar. Bereits seit 1953 hat sich die Brackwasserzone signifikant durch mehrere Elbvertiefungen verschoben – in diesem Zeitrahmen bereits sogar um mehr als 30 km von Glückstadt bis an die Hamburger Landesgrenze. Eine weitere Verschiebung der Brackwasserzone um fast zwei Kilometer und deren Bewertung ist ein Teil, die Veränderung der Häufigkeit eines Salzgehaltes für vorgegebene Positionen ist aber ebenfalls zu betrachten. Eine Entscheidung über die Erheblichkeit der Verschiebung basiert somit auf einer Bewertung des neu betroffenen Bereichs und des Anstiegs und der veränderten Häufigkeit in den schon vorher betroffenen Bereichen. Diese Bewertung ist nicht erfolgt; insofern kann eine negative Auswirkung durch die absehbare Verschiebung der Brackwasserzone nach wie vor nicht ausgeschlossen werden.
- b) Einher geht mit der Verschiebung der Brackwasserzone eine erhebliche Verschlechterung der Wasserqualität in weiten Teilen der Unterelbe und ihrer Nebengewässer. Eine zwangsläufige Folge wird dadurch die Verschlechterung des Grundwassers sein. Eine wiederholte Verregnung mit stärker salzhaltigem Wasser im Obstanbaubereich hätte gleichzeitig einen Einfluss auf das Oberflächenwasser und die Vegetation. In der gesamten Region hängt die wirtschaftliche Existenz von der vielfältigen Nutzung des Oberflächen- und Grundwassers als Beregnungs- und Tränkewasser ab. So werden täglich für die Frostschutzberegnung und die Bewässerung im Obstanbaugebiet Altes Land ca. 2 Mio. Kubikmeter Süßwasser benötigt, welches entweder über Schleusen und Siele direkt aus der Elbe, über die Nebenflüsse oder aus Brunnen in oberflächennahen Sandschichten entnommen wird.
- c) Dies hat zwangsläufig eine ständige Verschlechterung des Oberflächenwassers sowie des anstehenden Grundwassers zur Folge, weil ständig Elbwasser in den Grundwasserkörper eindringt. Diese in den Marschen allgemein bekannte Tatsache wird von den Gutachtern einfach dadurch ausgeblendet, dass eine „Selbstabdichtung“ des Elbgrundes angenommen wird, die aber nachweislich nirgends wirksam stattfindet. Damit bedeutet die geplante Elbvertiefung unausweichlich die langfristige Versalzung des Oberflächen- und Grundwassers (Brunnenvergiftung) in Kehdingen sowie dem Alten Land mit entsprechenden wirtschaftlichen Folgen für die Landwirtschaft (Viehtränke und Beregnung). Die Gutachter bleiben jeglichen Beweis für die These der „Selbstabdichtung“ schuldig, operieren mit Annahmen und lenken durch irrelevante Aussagen vom Kernproblem ab. Sie ignorieren die bekannten Veränderungen, wie den Fang von Seefisch im Hamburger Hafen, die Ansiedlung von Seepocken in der Este und in Wedel, die stark angestiegenen Korrosionsschäden an Sielen, Pumpwerken und Hafenanlagen. Auch dies hat hohe wirtschaftliche Verluste für die Verbände, Kommunen und das Land Niedersachsen zur Folge. Der ohnehin durch den Meeresspiegelanstieg drohenden Verschlechterung der Wasserqualität wird nicht entgegengewirkt, sondern diese noch beschleunigt.
- d) Im Rahmen der Entscheidung über die Aufnahme der Fahrrinnenanpassung in den Bundesverkehrswegeplan hat die Landesregierung u.a. gefordert, die Verschiebung der Brackwasserzone zu quantifizieren und dabei negative Auswirkungen auf Naturschutz und Landwirtschaft zu kompensieren. Völlig unklar ist in diesem Zusammenhang für uns, wie eine solche Kompensation unter Wahrung der Kulturlandschaft Altes Land und im Interesse der Obstbauwirtschaft zeitnah unmittelbar mit Vollzug einer Fahrrinnenanpassung sichergestellt werden soll. Festzustellen ist, dass Kompensationsmaßnahmen – unabhängig von der nicht geklärten Flächenverfügbarkeit – in Form von Beregnungsbecken einen massiven Eingriff in die Kulturlandschaft Altes Land darstellen würden.

- e) Jede weitere Zunahme des Salzgehaltes beeinträchtigt die Nutzung des Elbwassers zur Frostschutzberegnung und Bewässerung im Obstbau und kann zu deutlichen Ertragsausfällen, Frostschäden und Qualitätsverlusten an Früchten und Obstanlagen führen. Der Obstbau als bedeutender Wirtschaftsfaktor des gesamten Alten Landes wäre dann langfristig in seiner Existenz bedroht. Der Obstbau ist ein tragender Pfeiler für die Tourismusregion des Alten Landes und hat die touristische Erschließung der Region maßgeblich gefördert. Negativentwicklungen im Obstbaubereich hätten damit unmittelbar nachteilige Folgen auf den Wirtschaftsfaktor Tourismus. Ein Verlust der Wirtschaftskraft und damit auch die Gefährdung von Arbeitsplätzen wären absehbar. Diese Entwicklung würden unsere Kommunen nicht kompensieren können, ein Ausgleich der wirtschaftlichen Schäden müsste erfolgen. Es ist bislang überhaupt nicht dargelegt, mit welchen Schäden in diesem Zusammenhang gerechnet werden muss.
 - f) Hinsichtlich der Gefährdungen durch die Verschiebung der Brackwasserzone verweisen wir auf die gesondert vorgelegte Stellungnahme der Obstbauversuchsanstalt Jork und die darin gegebenen Hinweise bzw. aufgeworfenen Fragestellungen. Vor allem ist darin dargestellt, wie sich die Veränderung des Salzgehaltes nachteilig auf die Obstkulturen auswirkt.
 - g) Im Übrigen unterliegen die zugrunde gelegten Beprobungsstellen für „Salinität“ einer stärkeren Süßwasserzufuhr und geben somit nicht die Verhältnisse in der Strommitte wieder. Daher sind die gemachten Aussagen in den vorgelegten Unterlagen nicht repräsentativ und belastbar, um daraus objektive Schlüsse zu ziehen. Daher halten wir über die Dauer von mindestens 30 Jahren ein unabhängiges Messnetz für erforderlich. In diesem Zusammenhang ist es notwendig, dass der international anerkannte Schwellenwert zur Salinität von 0,5 Promille zum Süßwasser in diesem Verfahren Berücksichtigung findet.
10. Die Deichsicherheit spielt für die Gemeinde Jork und die Samtgemeinde Lühe eine ganz zentrale Bedeutung. Die weitere Gewährung einer absoluten Deichsicherheit ist unverzichtbar, aber im bisherigen Verfahren nach wie vor nicht verlässlich bestätigt. Es ist nicht erkennbar, wie mit einer weiteren Fahrrinnenanpassung die Deichsicherheit durch Schutzauflagen angepasst werden soll. Das betrifft im Bereich des Alten Landes vor allem die Deichfüße und die „Deichabbrüche“ als Folge der letzten Vertiefung. Hier ist eine weitere zunehmende Gefährdung durch eine erneute Vertiefung zu befürchten. Die auflaufende Flut ist nach jeder zurückliegenden Elbvertiefung deutlich schneller geworden, z.B. betrug der Zeitrahmen 1962 ca. fünf Stunden von Cuxhaven bis in den Hamburger Hafen, heute beläuft sich dieses Zeitfenster auf maximal drei Stunden. Dadurch steht das Wasser im Sturmflutfall mindestens zwei Stunden länger an den Deichen. Die Gefahr einer Durchweichung oder gar des Überlaufens und Brechens von Deichen hat erheblich zugenommen. Hinzu kommt aktuell, dass die durch Schiffswellen verursachten Deich- und Vorlandabbrüche im Bereich des Jorker Ortsteils Lühe seit der Elbvertiefung 1999 erheblich zugenommen haben und bereits heute in diesem Bereich die Standsicherheit des Deiches erheblich gefährden. Wir bitten deshalb darum, dass im Rahmen der Einvernehmensentscheidung des Landes Niedersachsen die Zielsetzung unterstützt wird, jegliches Risiko von Deichbrüchen und Überflutungen auszuschließen. Für die Bevölkerung und die hiesigen Betriebe stellt sich dabei auch die Frage, wer die Kosten für die Schäden, verursacht durch Überflutungen oder einen Deichbruch, übernimmt. Wegen der besonderen Betroffenheit der Bevölkerung wäre die Einrichtung einer Elementarschadenversicherung mit der Übernahme des Hauptrisikos durch den Bund erforderlich, was bislang nicht gegeben ist.
11. Der Abtrag der sogenannten "Sockelstrecke" (zwischen Lühesand und Otterndorf) ist ein gravierender Eingriff. Beim letzten Ausbau galt diese als unverzichtbar und war nach damaligen Machbarkeitsstudien zwingend erforderlich, um deutliche Veränderungen der

wasserwirtschaftlichen Verhältnisse zu vermeiden. Wir befürchten deshalb, dass die nach 1999 deutlich stärkeren Erosionskräfte der Elbe noch einmal stark zunehmen werden und die Dynamik des Stromes besonders im Sturmflutfall buchstäblich unberechenbar wird.

12. Ein deutliches Problem besteht im Alten Land in der Verschlickung des Neuenschleuser Yachthafens, der dortigen Zufahrten sowie der Sportbootliegeplätze in Lühe und an der Este und der beiden Nebenflüsse Lühe und Este. Vor allem ist der Mündungsbereich der Este jetzt schon massiv verschlickt; eine Schadensbeseitigung erfolgt dort zurzeit nur im Zusammenhang mit Einzelregelungen für den Hamburger Schiffsbaubetrieb J. J. Sietas. Die Verschlickung hat bereits seit der letzten Fahrrinnenanpassung erheblich zugenommen – eine weitere Negativentwicklung ist nicht hinnehmbar. Auch hierzu sind noch eine Reihe von Fragen bzw. Handlungsnotwendigkeiten völlig ungelöst, z.B. die Finanzierung der Unterhaltungsbaggerung, die Deponierung usw. Die Gemeinde Jork und die Samtgemeinde Lühe sind Mitglied in der Maritimen Landschaft Unterelbe, die ein Leitprojekt der Metropolregion Hamburg darstellt. Auch das maritime Erbe in Form von Häfen und Wasserstraßen verleiht unserer Region die unverwechselbare Basis für ihre Attraktivität. Bei der Situation des örtlichen Jorker Yachthafens im gemeindlichen Grundeigentum kommt deshalb ergänzend hinzu, dass innerhalb der Metropolregion Hamburg – also auch mit niedersächsischer Beteiligung – eine Initiative für die Vernetzung von Sportboothäfen zur Förderung des Wassertourismus gestartet wurde. Auch die Gemeinde Jork beabsichtigt, im Rahmen dieses Gemeinschaftsprojektes mehrerer kommunaler Hafestandorte die touristische Infrastruktur im Hafenbereich Neuenschleuse auszubauen und damit die Zielgruppe der Wassersporttouristen verstärkt in das regionale Marketing aufzunehmen. Hierzu liegt dem Förderfonds der Metropolregion Hamburg ein Zuschussantrag zur Mitfinanzierung der Infrastrukturmaßnahmen vor. Dieses Projekt wäre kontraproduktiv, wenn es durch die Fahrrinnenanpassung zu einer verstärkten Verschlickung des Yachthafens und damit zu einer Einschränkung der dortigen touristischen Potentiale kommt. Parallel erarbeitet die Samtgemeinde Lühe in eigener Trägerschaft eine Inwertsetzung der Lühe im Rahmen der Umsetzung des Regionalen Entwicklungskonzeptes für die Leader-Region Altes Land und Horneburg. Unabhängig davon wirken die ausbaubedingten Änderungen der schiffserzeugten Belastungen auf die baulichen Anlagen der Klein- und Sportschiffahrt ein; in der Folge sind zusätzliche Unterhaltungsmaßnahmen absehbar. Bereits nach der letzten Fahrrinnenanpassung musste die Erhöhung des schiffsinduzierten Schwells festgestellt werden.
13. Die Landeskultur zeigt sich in der Ausprägung des kommunalen Hafens Jork-Neuenschleuse u.a. als kultureller Ausdruck der maritimen Landschaft, als bedeutendes Zentrum der Kleinschiffahrt im Alten Land, als bedeutender Standort des Wassertourismus, als Zubringer für die touristischen Kunden des Obstbaus und als Hafen für den Fischfang. Die Bedeutung des Hafens in der Wasserwirtschaft ergibt sich als Abnehmer für das Binnenwasser im zentralen Bereich der II. Meile des Alten Landes.
14. Durch die sich seit 1953 elbaufwärts verschiebende Brackwasserzone und Veränderungen der Strömungsverhältnisse hat auch die Verschlickung der für die Entwässerung unserer Gemeindegebiete notwendigen Elbenebenflüsse und Fleete erheblich zugenommen. Bei den in letzter Zeit häufigeren Starkregenfällen führt der verlangsamte Wasserablauf zu Überschwemmungen in Wohngebieten, auf Verkehrsflächen und landwirtschaftlich genutzten Flächen. Eine Entwertung dieser Flächen sowie eine Nichtnutzbarkeit bisheriger landwirtschaftlicher Flächen für den Obstanbau wären weitere Folgen.
15. Eine herausragende Stellung für die Landeskultur nehmen in der Region des Alten Landes die zahlreichen denkmalgeschützten Häuser und baulichen Anlagen ein. Veränderungen des Grundwasserstandes und der Eintritt von Brackwasser in das Grundwasser werden die Gründung

der in den von der Elbvertiefung gefährdeten Beeinflussungsgebieten liegenden Häuser belasten und zu aufwändigen, teils irreparablen Schäden führen. Unbedingt erforderlich halten wir für die gesamten baulichen Anlagen entlang der Straßenzüge an der Elbe ein umfangreiches Beweissicherungsverfahren. Die Häuser dieser Straßenzüge liegen zum Teil nur noch 250 Meter von der Fahrwinne entfernt. Durch den Sog und Schwell wird es bei diesen Häusern vermehrt zu Sackungen und Rissen kommen. Wir befürchten dabei auch, dass durch die erneute Elbvertiefung flüchtige Sande (Feinsand) unter den Deckschichten auswandern, was zu Absackungen und einer Gefährdung der Standsicherheit der betroffenen Häuser führen kann. Die Auswanderung von Feinsanden ist u.a. sichtbar am Nordufer bei Wedel, an der Ems und an der Weser. Wir bitten Sie, im laufenden Verfahren ein entsprechendes Beweissicherungsverfahren einzufordern.

16. Die Gemeinde Jork bewirbt sich gemeinsam mit der Samtgemeinde Lühe um die Anerkennung des Alten Landes zum Welterbe der UNESCO. Hierzu erfolgt eine intensive Kooperation mit dem Verein für die Anerkennung des Alten Landes zum Welterbe der UNESCO e.V. Der Antrag zur Aufnahme auf die niedersächsische Tentativliste liegt dem Land Niedersachsen vor. Das Leitbild für die Kulturlandschaft Altes Land hebt hervor, dass der Kulturlandschaftsraum Altes Land für den Obstbau, die Erholungsnutzung und den Erhalt natürlicher Ressorts gesichert und entwickelt wird. Dies beinhaltet insbesondere den Erhalt und die Entwicklung

- vorrangig von agrarwirtschaftlich nutzbaren Flächen zur dauerhaften Sicherung der obstbaulichen und landwirtschaftlichen Produktion,
- der dörflichen Milieus,
- der Erholungsfunktionen und deren Attraktivität für Erholungssuchende,
- einer übergeordneten naturräumlichen Vernetzung vorrangig über vorhandene Gewässerstrukturen.

Die derzeitigen kulturhistorischen Potentiale des Alten Landes und die Obstanbaustruktur als eines der regionstypischen Elemente sind wesentliche Grundlagen dieser Zielsetzung um die Bewerbung zum UNESCO-Welterbe. Die dargestellten negativen Auswirkungen der Elbvertiefung betreffen die Region insgesamt, in diesem Zusammenhang vor allem die Obstbauwirtschaft und den Tourismus. Es ist zu befürchten, dass der Region damit eine wesentliche Grundlage der UNESCO-Bewerbung entzogen wird.

17. Die gesamte ökologische Situation der Elbe wird sich nachhaltig verschlechtern. Auch die Maßnahmen im Rahmen der Abaggerung von Hahnöfersand haben gezeigt, dass die dort beabsichtigte Schaffung eines Süßwasserwatts nicht funktioniert hat (die Ansiedelung der Löffelente hat nicht geklappt, genauso ist der Schierlingswasserfenchel dort nicht so gewachsen wie behauptet). Dies sind nur weitere Beispiele für die ökologischen Folgen einer weiteren Vertiefung, auch ist zu befürchten, dass die gesamte Flora, Fauna und die Fischbestände in der Elbe so auf Dauer schwer beeinträchtigt werden.

18. Zusätzlich wird angemerkt, dass durch die Steigerung des Schiffsverkehrs auch die ökologische Belastung durch Schadstoffe (Schwerölrreste, Farbreste, Schmierstoffreste etc.), die durch die Schifffahrt verursacht werden, zunimmt. Hier drängt sich die Frage auf, wer für die Beseitigung von Schadstoffen im Uferbereich aufkommt. Weiterhin wird die Zunahme des Schiffsverkehrs zu einem erhöhten Risiko bezüglich möglicher Havarien führen. Wir können nicht erkennen, welche Vorsorge dafür getroffen wird. Eine Beantwortung der Frage ist aus unserer Sicht dringend erforderlich. Auch muss ein detaillierter Katastrophenplan erarbeitet werden.

19. Aus unserer Sicht ist es weiter notwendig, dass die vorliegenden Ergebnisse / Teilergebnisse des Projektes KLIMzug Nord vor einer Entscheidung zur Elbvertiefung Berücksichtigung finden müssen und daher auch in den beteiligten Landtagsausschüssen beraten werden sollten.
20. Unsere Kommunen legen Wert darauf, dass vor einer Entscheidung die Kumulation der weiter zu realisierenden Projekte mit in die Abwägung einfließt. Dazu gehört auch der Seehafen Stade – hier werden ca. 40 ha in der Elbe erweitert, wodurch sich das Tidegeschehen in der Unterelbe weiter negativ verändern wird.

Die geplante Fahrrinnenanpassung betrifft nicht nur den kommunalen Bereich der Gemeinde Jork und der Samtgemeinde Lühe, sondern vor allem auch die hiesige Bevölkerung und die örtlichen Betriebe, Einrichtungen, Organisationen und Verbände. Alle Betroffenen sehen dieser Planung mit einer äußerst großen Sorge entgegen, sind über den weiteren Fortgang der Planung sowie die konsequente Zustimmung der Europäischen Kommission sehr beunruhigt und fühlen sich in ihren eigenen Interessen beeinträchtigt.

Vor allem ist zu berücksichtigen, dass die dargestellten negativen Auswirkungen im Worst-Case-Szenario kumulativ entstehen werden und damit eine Kette irreparabler Schäden absehbar ist.

Die tatsächlichen Schäden sind nicht zu beziffern; belastbare Zahlen und Auswertungen wurden vom Vorhabenträger nicht geliefert. Deshalb ist aus unserer Sicht unbedingt eine Kosten-Nutzungs-Untersuchung erforderlich, in der die absehbaren Gesamtschäden separat für das Alte Land sowie die weiteren durch das Vorhaben betroffenen Regionen ermittelt werden. Wir bitten Sie, im weiteren Verfahren eine entsprechende Analyse einzufordern.

Wir wären dem Ausschuss für Umwelt und Klimaschutz des Niedersächsischen Landtags deshalb sehr dankbar, wenn Sie die bestehenden offenen Fragestellungen und Hinweise im weiteren Verfahren mit berücksichtigen und die Interessen unserer Kommunen gegen die geplante neue Fahrrinnenanpassung unterstützen.

Selbstverständlich stehen wir Ihnen für weitere Rückfragen und Stellungnahmen gern zur Verfügung.

Wir bitten Sie, uns über die Beratungsergebnisse und den Fortgang des Verfahrens auf dem Laufenden zu halten und danken Ihnen ganz herzlich für Ihre Bemühungen.

Mit freundlichen Grüßen

Gerd Hubert
Bürgermeister
Gemeinde Jork

Hans Jarck
Samtgemeindebürgermeister
Samtgemeinde Lühe

Erstellt von Riel / 19.12.2011