

Planfeststellungsverfahren

Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe für 14,5 m tiefgehende Containerschiffe

Mensch

Inhaltsangabe

Nr. Sachargument	Beschreibung der Stellungnahme	Seite
711	Schutzgut Mensch Allgemeines zu Mensch	2
712	Einwendungen zu den Schutzgütern der UVS – Schutzgut Mensch / Immissionen	21

Planfeststellungsverfahren
Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe
Mensch

Stellungnahme zu Sachargumentnr.	ASA : 711 Schutzgut Mensch – Allgemeines zu Mensch
----------------------------------	---

Text des aggregierten Sachargumentes:

Allgemeine Beeinträchtigungen

1)

Einwender u.a. aus Lüdingworth, Cuxhaven, Dingwörden, Neuhaus/Oste, Otterndorf, Geversdorf, Ihlienworth, Nordleda, Neuenkirchen, Drochtersen, Jork, Steinau, Cadenberge, Geesthacht, Haseldorf, Hechthausen, Neuendorf, Belum, Grünendeich, Buxtehude, Mittelnkirchen, Steinkirchen, Osten, Odisheim und Wischhafen befürchten im Hinblick auf die Elbvertiefung eine Beeinträchtigung der Deichsicherheit und daraus folgend persönliche, gesundheitliche und materielle Schäden.

2)

Sicheres, angstfreies Leben der Wohnbevölkerung im Bereich der Niederelbe werde durch die Folgen der Elbvertiefung bedroht.

3)

Das Teilgutachten zum Schutzgut Mensch berücksichtige lediglich das Hamburger Stadtgebiet, nicht aber das für den Einwender relevante Cuxhavener Stadtgebiet.

Die Darstellung des Schutzgutes Mensch sei unzureichend, da sie lückenhaft, einseitig, fehlerhaft und wenig sachgemäß erfolgt sei.

4)

Ein Einwender erwartet negative Auswirkungen durch die Elbvertiefung, da diese Menschen im gesamten Einflussbereich der Elbe bedrohen würden.

5)

Die geplante Elbvertiefung werde einen Einwender finanziell belasten, seine Sicherheit gefährden und seine Lebensqualität einschränken.

6)

Zu monieren seien unregelmäßige Entschädigungsfragen für Flutopfer nach Deichbrüchen.

7)

Ein Haselauer Einwender befürchtet, dass der Freizeitwert der Unterelbe signifikant gemindert werde, da die Flächen außerhalb des Fahrwassers, auf denen man sich gerne aufhalte, verkleinert würden.

8)

Die Einwender richten sich gegen den geplanten Bau des Oberfeuers auf dem Flurstück , 25 m südwestlich ihres Wohnhauses. Der 70 m hohe Turm werde eine erdrückende

Planfeststellungsverfahren
Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe
Mensch

Stellungnahme zu Sachargumentnr.	ASA : 711 Schutzgut Mensch – Allgemeines zu Mensch
----------------------------------	---

und bedrohliche Wirkung entfalten. Es entstehe das Gefühl, der Turm könne jederzeit umfallen, auf das Grundstück der Einwender. Dies schränke ihre Lebensqualität ein und mindere den Wert ihrer Immobilie um bis zu 35 %. Zusätzlich werde der Turm ihrem Grundstück den privaten Charakter nehmen; die Nutzer würden zu „Besichtigungsobjekten“.

9)

Durch das befürchtete ständige Überfluten des Grundstücks mit Obstbaumbestand der Einwender aus Neuenkirchen sowie durch Verschiebung der Brackwassergrenze sei der Baumbestand in Gefahr, was die Lebensqualität nicht unerheblich mindere.

Allgemeine gesundheitliche Beeinträchtigungen

10)

Ein Hamburger wendet ein, es komme zu gesundheitlichen Belastungen durch niederfrequenten Körperschall.

11)

Eine Otterndorfer Einwenderin sieht ihr Recht auf Unversehrtheit der Gesundheit in Gefahr. Aus gesundheitlichen Gründen und zur Verbesserung der Lebensqualität sei sie nach Otterndorf gezogen. Ärztlich angeordnet wurde ihr Wattwandern, da sie zwei Knieprothesen habe. Aufgrund der Elbvertiefung seien Beeinträchtigungen zu erwarten.

12)

Ein Einwender aus York führt an, ein erhöhter Schiffsverkehr werde auch zu erhöhtem Containerablauf und Zulauf führen. Dies führe zu Beeinträchtigungen durch den vermehrten LKW-Verkehr, wodurch erhebliche Belästigungen und Verzögerungen für ihn entstünden.

13)

Die Mindestüberdeckung mehrerer Dükler werde zum Teil deutlich unterschritten, sodass diese bei Ankerwurf beschädigt werden könnten. Besonders kritisch sei dies für Gasleitungen und Straßentunnel, vor allem für die Rohrverbunddüker und Erdgasdüker bei km 622,7 (2,9 m), 628,7 (3,7 m), 636,8 (0,4 m) und km 648,9 (3,6 m). Auch die 4. Röhre des Elbtunnels der A 7 werde nur noch mit 4,6 m überdeckt sein. Bei Beschädigung bestehe das Risiko gravierender Unfälle.

14)

Der _____ wendet ein, dass Gesundheit und Lebensqualität seiner Mitarbeiter in der elbnahen Geschäftsstelle sowie in weiteren Einrichtungen durch schwere Schiffsunfälle großer Schiffe gefährdet oder beeinträchtigt werden können. Die Gefahr derartiger Unfälle werde sich durch die Fahrrinnenanpassung erhöhen. Durch das enge Fahrwasser werden noch größere Schiffe bewegt, die in höheren Mindestgeschwindigkeiten fahren wer-

Planfeststellungsverfahren
Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe
Mensch

Stellungnahme zu Sachargumentnr.	ASA : 711 Schutzgut Mensch – Allgemeines zu Mensch
----------------------------------	---

den, um auf dem Kurs bleiben zu können. Gefahren werden insbesondere bei Unfällen mit Öl- oder Chemikalienaustritten entstehen. Es sei in hohem Maße unsozial, derart leichtfertig die vitalen Sicherheits- und Gesundheitsreserven einer ganzen Region und deren Bewohner wirtschaftlichen Interessen unterzuordnen.

Spezielle gesundheitliche Belastungen

15)

Einwender aus Escheburg, Ortsteil Vossmoor, befürchten durch Hochwasser eine damit einhergehende Gefahr von allergischen Reaktionen bzw. Übertragung von Krankheitserregern.

Mückenplage:

Weiterhin sei eine Mücken- und Schnakenplage zu besorgen. Schon jetzt sei es so, dass Vossmoor jedes Jahr erneut von einer Mückenplage heimgesucht wird. Durch die umfangreiche und periodisch wiederkehrende Vernässung des Deichvorlandes aufgrund erhöhten Qualmwasseraufkommens durch die erneute Elbvertiefung sei mittel- und langfristig mit einer Zunahme der Mückenplage im Deichvorland und den dahinter angrenzenden Wohngebieten zu rechnen, die auch alle umliegenden Gemeinden treffen könne. Die Wohnqualität der Bevölkerung könne so stark bis extrem eingeschränkt werden. Die Nichtberücksichtigung dieses Themas sei ein schweres Versäumnis der Planunterlagen im Schutzgut Mensch. Auch sei problematisch, dass Mücken gefährliche Krankheitserreger übertragen können. So warne auch der Stechmückenspezialist Dr. Becker ausdrücklich vor der Anlage neuer Brutplätze, die u.a. in Poldern gute Lebensbedingungen finden. Der Einwender führt in Bezug auf die Gefahr vektorbedingter Erkrankungen eine längere Stellungnahme der Arbeitsgemeinschaft MAEzo (Medizinische Arachno-Entomologie und Medizinische Zoologie) an. Der Einwender beantragt eine Umweltverträglichkeitsstudie zum Thema: Risiko einer Mückenplage durch die geplante Elbvertiefung in der Elbregion. Erforderlich seien Feinkartierungen der Brutstätten sowie Antworten auf die Fragen: welche Auswirkungen wird die Maßnahme auf den Mückenbestand haben; welche Gegenmaßnahmen können mit welchem Aufwand getroffen werden; wer führt sie wann durch; welche Kosten werden entstehen.

15 a)

Die Einwender meinen, dass es gerade in niederschlagsarmen und warmen Zeiten im Jahr zu Fischsterben käme. Dies führte dann wiederum zur Ausbildung von Seuchen.

Deichsicherheit und Hochwasser:

Planfeststellungsverfahren
Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe
Mensch

Stellungnahme zu Sachargumentnr.	ASA : 711 Schutzgut Mensch – Allgemeines zu Mensch
---	---

16)

Befürchtet werden Beeinträchtigungen der Deichsicherheit durch die Folgen der erneuten Elbvertiefung und daraus folgende persönliche, materielle und gesundheitliche Schäden, Zerstörung des Wohnhauses bis hin zur Lebensgefahr. Diese Angst schränke auch die Lebensqualität ein.

17)

Es wird bemängelt, dass im Falle eines Deichbruchs kein Schutzplan für die Bevölkerung vorliege. Neben einer Gefährdung der in Cuxhaven lebenden Personen seien zusätzlich auch Einrichtungen aller Art bedroht. Eine schnelle Evakuierung in höher gelegene Räume (z.B. als Querschnittsgelähmter) sei evtl. nicht möglich. Zu den negativen Begleiterscheinungen einer weiteren Elbvertiefung gehörten auch vermehrt Einsätze der Feuerwehr bei Hochwasser. Bei einer Deichgefährdung stelle dies sogar eine Gefahr für die Feuerwehr dar.

18)

Ein Einwander erhebt den Vorwurf, das Schutzgut Mensch habe in den Planunterlagen keine Berücksichtigungen gefunden. Bei jeder großen Sturmflut werde die Angst der Menschen vor Deichbrüchen zunehmen. Die Angst in der Bevölkerung vor mehr und größeren Schiffen werde nicht beachtet.

19)

Einwender v.a. aus dem Bereich Otterndorf bis Cuxhaven, Jork und aus dem Hamburger Raum befürchten bei einem Deichbruch Gefahr für ihre Gesundheit. Während einer Sturmflut schlagen Wassermassen ungebremst auf den beschädigten Sandkerndeich, da das Deichvorland nicht mehr ausreichend vorhanden sein werde. Ein Deichbruch sei vorprogrammiert und bedeute Gefahr für die Gesundheit und für das Leben der Anwohner. Gefordert wird eine eindeutige Stellungnahme zum Risikopotenzial aufgrund der Fahrrinnenvertiefung.

20)

Durch die Erhöhung der Elbwasserstände, verbunden mit einer Zunahme des hydraulischen Gefälles von der Elbe in Richtung Trinkwasserbrunnen, werde das nach wie vor kontaminierte Elbwasser weiter an das Trinkwassergewinnungsgebiet der Hansestadt Hamburg herangeführt. Diese Gefährdung der Trinkwasserversorgung werde im Planfeststellungsverfahren nicht weiter berücksichtigt. Ferner werde der Qualmwassereinfluss verstärkt bis an das Gelände der ehemaligen Sprengstofffabrik DAG herangeführt. Die erheblichen Restbestände giftiger und gefährlicher Chemikalien können über den durchlässigen Sandboden vermehrt herausgeschwemmt werden, das Elbwasser weiter belasten und das Trinkwasser gefährden. Eine detaillierte Untersuchung dieser Punkte fehle völlig.

21)

21a)

Planfeststellungsverfahren
Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe
Mensch

Stellungnahme zu Sachargumenfr.	ASA : 711 Schutzgut Mensch – Allgemeines zu Mensch
--	---

Die AG 29 wendet ein, es sei die Gefahr gegeben, dass auch kleinere Deckwerk- und Deichfußschäden bei Sturmfluten, die aufgrund des Klimawandels mit größerer Heftigkeit und Dauer zu erwarten seien, zu einem Deichbruch mit katastrophalen Folgen führen können. Allein diese Aussagen müssten aufgrund der Vorsorge zu einer Unverträglichkeit des Vorhabens (insbesondere beim Schutzgut Mensch) führen.

21b)

Weitere Gefahren wie die Gefährdung durch Sog und Schwell an den Badestränden (Kollmar, Bielenberg, Brokdorf) seien unberücksichtigt geblieben. Nach Unterlage H 1d werde die Primärwelle um 20 cm an Höhe zunehmen und das Gefährdungspotenzial z.B. für Kinder noch verstärken.

Andere Beeinträchtigungen und gesundheitliche Belastungen

22)

Ein Einwender aus Neuenkirchen befürchtet gesundheitliche Konsequenzen durch eine noch nicht zu übersehende Zerstörung und Veränderung des Ökosystems in dieser Region.

23)

Zu befürchten seien gesundheitliche Schäden aufgrund von Schiffshavarien.

24)

Ein Einwender aus Jork befürchtet infolge einer Überschwemmung eine unmittelbare Gesundheitsgefahr durch einen möglichen Zusammenbruch der Abwasserkanalisation und der Strom-, Gas- und Wasserversorgung.

25)

Die Elbvertiefung werde zur Folge haben, dass noch mehr und größere Schiffe Hamburg anlaufen. Es sei daher mit einem erheblichen Ausbau der Verkehrswege und einer erheblichen Zunahme des Verkehrs zu rechnen. Dies führe zu mehr Lärm und Abgasen, also zu Gesundheitsschäden bei den Anwohnern. Zudem werden durch den Ausbau noch mehr Flächen versiegelt, als ohnehin schon.

26)

Als ehemals schwer kranke Asthmatikerin sei eine Einwenderin aus Cuxhaven aufgrund des heilsamen Klimas gesund geworden. Dieses Potenzial sei durch die neue Elbvertiefung nachhaltig gefährdet.

Ein Cuxhavener Einwender befürchtet, dass die Luftbelastung durch vermehrte Schiffsabgase steigen werde. Es könne so zu Atemwegserkrankungen, zu einem höheren Risiko einer Asthmaerkrankung sowie zur Schädigung der Lungenfunktion kommen.

27)

Planfeststellungsverfahren
Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe
Mensch

Stellungnahme zu Sachargumentnr.	ASA : 711 Schutzgut Mensch – Allgemeines zu Mensch
---	---

Die Containerschiffe mit ihren zum Teil gefährlichen Gütern fahren in unmittelbarer Nähe des Gemeindegebietes Jork. Havarien, Feuer, Explosionen, giftige Gase etc. brächten die Gemeinde in Gefahr.

28)

Gesundheitliche Beeinträchtigungen durch feuchte Wände nach einer Überflutung können Rheuma, Arthrose oder Lungenerkrankungen sein, hervorgerufen durch Schimmelpilze.

29)

Der Kreis Pinneberg wendet ein, bei der Untersuchung des Ist-Zustandes der Bodenqualitäten der für die Schiffsunterhaltung umweltrelevanten Parameter „organische Zinnverbindungen/u.a. TBT“ sei nicht untersucht worden. In den jungen sandigen Strandböden der Außenelbe seien nur geringe Schadstoffbelastungen festgestellt worden, die keinen Konflikt mit den Vorsorge- und Prüfwerten der BBodSchV auslösen. Für die zukünftige Güte der Strandböden und mögliche Einschränkungen für Strandnutzer infolge höherer Schadstoffbelastungen aus den alten rezenten Sedimenten fehle in den Antragsunterlagen eine schutzgutbezogene Prognose. Hierbei sei besonders der Aspekt spielender Kinder im Strandabschnitt (Hautkontakt, orale Aufnahme beim Spielen im Matsch) bei der Bewertung des Wirkpfades Boden-Mensch ausreichend zu berücksichtigen.

30)

Ein Einwender aus Nordleda wendet ein, seine Versorgung und die der Bevölkerung mit ausreichend frischem Trinkwasser würden gefährdet.

31)

31a)

Durch die Erhöhung der Elbwasserstände, verbunden mit einer Zunahme des hydraulischen Gefälles von der Elbe in Richtung Trinkwasserbrunnen, werde das nach wie vor kontaminierte Elbwasser weiter an das Trinkwassergewinnungsgebiet der Hansestadt Hamburg herangeführt. Diese Gefährdung der Trinkwasserversorgung werde im Planfeststellungsverfahren nicht weiter berücksichtigt. Ferner werde der Qualmwassereinfluss verstärkt bis an das Gelände der ehemaligen Sprengstofffabrik DAG herangeführt. Die erheblichen Restbestände giftiger und gefährlicher Chemikalien können über den durchlässigen Sandboden vermehrt herausgeschwemmt werden, das Elbwasser weiter belasten und das Trinkwasser gefährden. Eine detaillierte Untersuchung dieser Punkte fehle völlig.

31b)

Geruchsbelästigung:

Infolge eines erhöhten mittleren Wasserstandes der Elbe verringere sich das Fließgefälle vom Geestrand zur Elbe weiter. Die bereits jetzt festzustellende nur schleppende Abführung des Oberflächenwassers und des hohen Grundwasserstandes werde weiter verlangsamt. In

Planfeststellungsverfahren
Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe
Mensch

Stellungnahme zu Sachargumentnr.	ASA : 711 Schutzgut Mensch – Allgemeines zu Mensch
----------------------------------	---

Zeiten ausbleibender Winter, wie in den vergangenen Monaten feststellbar, komme es zu einem verstärkten Vermodern abgestorbener Pflanzen bereits im frühen Frühjahr. Im weiteren Jahresverlauf werde es bei entsprechender Windrichtung zu einer erheblichen Geruchsbelastigung kommen. Die könne die Lebensqualität der ortsansässigen Bürger stark einschränken. Die geplante Elbvertiefung werde diesen Effekt aufgrund der Verringerung des Fließgefälles, verbunden mit einer Verlangsamung der Strömungsgeschwindigkeit (Oberflächen- und Grundwasser) weiter verstärken.

Beeinträchtigungen von Badestellen:

32)

Einwender aus Cuxhaven und Otterndorf machen darauf aufmerksam, dass es Einschränkungen in der Badewasserqualität durch schadstoffbelastete Sedimente geben werde. Auch komme es zu Gefährdungen durch Strömung im Wellen- und Uferbereich sowie zu erhöhter Lärm- und Luftbelastung. Das Baden am Elbestrand werde gefährlich. Das Recht auf Unversehrtheit der Gesundheit werde ignoriert.

33)

Der Bereich Lühe/Wisch bei Jork im Alten Land sei ein beliebtes Naherholungsgebiet mit einem Strandabschnitt ohne Deichvorland. Hier bestehe durch die neue Elbvertiefung infolge der Sog- und Schwellproblematik ein Gefahrenpotenzial für Anwohner und Touristen.

34)

Das Leben und die Gesundheit von Badenden besonders in der Grimmershörnbucht und im Altenbrucher Strandbad seien gefährdet.

35)

Vorbei fahrende Schiffe überschwemmen den Strand, was das Baden in Grünendeich gefährlich werden lasse.

36)

Das : wendet ein, am 08.08.2003 habe ein koreanischer Großcontainer einen Sog- und Wellenschlag von großem Ausmaß verursacht, so dass es zu einer Verletzung von Badegästen im Altenbrucher Bogen gekommen sei.

Im gesamten Promenadenbereich der Grimmershörnbucht seien erhebliche Sachschäden durch Sog und Wellenschlag zu befürchten und erhebliche Sicherheitsbedenken anzumelden, weil von den Badegästen nicht wahrgenommen werden könne, mit welcher Wellenkraft zu rechnen sei. Die Sicherheit der Badegäste werde nur mit ausreichend Überwachungspersonal zu gewährleisten sein. Auch müsse der Badebetrieb aufgrund von erhöhtem Sog und Schwell reduziert werden, eine Betonung nach A 17 müsse erfolgen und auf die lebensgefährliche Situation beim Überschreiten der Betonung hingewiesen werden.

Planfeststellungsverfahren
Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe
Mensch

Stellungnahme zu Sachargumentnr.	ASA : 711 Schutzgut Mensch – Allgemeines zu Mensch
---	---

Auch im Bereich des Leitdammes werde es bei einer weiteren Elbvertiefung zu erhöhter Strömungsgeschwindigkeit kommen, was beim Be- oder Übertreten des Leitdammes zu lebensgefährlichen Situationen führen könne.

37)

In Cuxhaven-Altenbruch seien es vom Elb-Bad bis hin zur Fahrrinne nur wenige Meter. Durch die höhere Strömungsgeschwindigkeit entstehe starker Sog und Schwell und mache damit das Baden für Kurgäste lebensgefährlich. Kurgäste könnten somit ausbleiben.

38)

Zur Ufervorspülung Brokdorf wurde eingewendet, dass das Baden gefährlicher werde, weil der jetzt sanfte Anstieg der Wassertiefe in einen 1:10 steilen Abhang verändert werde. Das führe zu brandungsartigem Wellenschlag und damit zu Gefahr für Badende. Zwischen Ufervorspülung und UWA werde es insbesondere durch Bug- und Heckwellen passierender Schiffe zu verstärkter Strömung kommen, was zur Gefährdung der Badenden führe.

39)

Ein nicht mehr berechenbarer Sog und schiffsinduzierte Wellen können eine Gefahr (v.a. für Kinder) darstellen, wenn man sich im Watt aufhalte, denn diese seien für Kinder oft nicht erkennbar. Eine erhöhte Strömungsgeschwindigkeit bedrohe die Badenden (z.B. Kollmar, Bielenberg, Brokdorf). In der Vergangenheit sei es schon zu mehreren Vorfällen gekommen, die auch Verletzte zur Folge hatten. Es bestehe Unfallgefahr auf Wattflächen und im Uferbereich für Personen. Einschränkungen in der Nutzung des Deichvorlandes bis hin zu Nutzungsverbots werden die Folge sein. In der UVS im Teilgutachten Mensch seien diese Aspekte und das Gefährdungspotenzial nicht genügend bzw. gar nicht dargestellt worden.

Beeinträchtigungen des Wassersports:

40)

Der Bielenberger Wassersportverein wendet ein, die schiffserzeugten Belastungen werden sich in Bezug auf Häufigkeit und Intensität verstärken. Für Hafennutzer und Gäste bedeuten diese Belastungen eine Gefahr, sofern sie nicht ortskundig bzw. nur schwach motorisiert seien. Der Aufenthalt auf Schlengeln, Auslegern und Booten (Sturz- und Quetschgefahr) sowie die eingeschränkte Manövrierfähigkeit eines Bootes könne hierbei Lebensgefahr bedeuten.

41)

Die Segler-Vereinigung Glückstadt e.V. wendet ein, die Einflüsse durch Schwell – als Verursacher seien hauptsächlich Feederschiffe und einige Sonderfahrzeuge zu nennen – seien insbesondere für Jollensegler auf der Elbe gefährlich, weil steile Wellen dazu führen könnten, dass Jollen voll schlagen und kentern. Der Segler könne dem nicht ausweichen, da die

Planfeststellungsverfahren
Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe
Mensch

Stellungnahme zu Sachargumentnr.	ASA : 711 Schutzgut Mensch – Allgemeines zu Mensch
---	---

Geschwindigkeit der Containerschiffe im Vergleich zu der eigenen Bootsgeschwindigkeit viel zu hoch sei.

42)

Der Ritscher Yacht Club e.V. und der Wassersportverein Assel e.V. wenden ein, für Passanten (Bootseigner, Gäste und v.a. Kinder) sei auf den über 2 m breiten Steganlagen bei höherem und kräftigerem Schwall die Sicherheit nicht mehr gewährleistet. Die Vereine seien nicht mehr in der Lage, die Sicherheit und Leichtigkeit auf dem Wasser für Mensch und Material zu gewährleisten, die durch verstärkten Sog und Schwell durch die neue Fahrrinnenanpassung gefährdet sei. Durch die höhere Fließgeschwindigkeit der Elbe werde ein Befahren der Jugend mit kleineren Motor- und Segelbooten zu gefährlich, da sie nicht mehr gegen die Strömung gegen an kommen werden.

43)

Der Altländer Yachtclub e.V. (AJC) wendet ein, die Beeinträchtigungen aufgrund der Elbvertiefung entstünden nicht zuletzt aus Rechtspositionen, die durch das Grundgesetz und durch die Verfassung des Landes Niedersachsen geschützt seien. Diese schützten ausdrücklich Leben, körperliche Unversehrtheit und das Eigentum. Diese Rechte würden für den betroffenen Personenkreis wie den AJC eingeschränkt.

44)

Der Abbenflether Wassersportverein aus Stade befürchtet eine zunehmende Gefährdung der Besatzung kleinerer Boote und der sich auf den Stegen aufhaltenden Personen durch vermehrten Sog- und Wellenschlag.

45)

Der Wischhafener Yachtclub Niederelbe e.V. sorgt sich um die Sicherheit der Jugendausbildung auf einer Länge von 500 m vor ihrem Anleger durch erhöhten Sog und Schwell sowie durch erhöhte Strömung.

46)

Ein Hamburger Einwender befürchtet Gefährdungen für Leib und Leben beim Passieren der Hafeneinfahrt des Hamburger Yachthafens und anderer direkt am Fahrwasser liegenden Häfen wie Hetlingen und Blankenese durch nicht vorhersehbare Sogwirkungen. Für ihn als Segler sei dies eine erhebliche Einschränkung des Erholungswertes des Elberaumes.

Einwendungen zu Planänderung III:

1.

Der Einwender, der in der Nähe des Deichübergangs Behrens wohnt und das Döser Watt mit seiner Familie als Freizeitrevier nutzt befürchtet, von der Verschlickung des Watts betroffen zu sein.

Planfeststellungsverfahren
Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe
Mensch

Stellungnahme zu Sachargumentnr.	ASA : 711 Schutzgut Mensch – Allgemeines zu Mensch
----------------------------------	---

2.

Die Verklappung von Baggergut auf der Umlagerungsstelle Neuer Luechtergrund führe durch freiwerdende schädliche Umweltgifte zu einer Gesundheitsbeeinträchtigung insbesondere bei Kleinkindern. Die Untersuchungen zur Baggergutzusammensetzung seien nicht aussagekräftig genug.

3.

Die durch die Baggermaßnahmen angeschnittenen, zu verbringenden und abzulagernden Sedimente seien auf weitere dort evtl. vorhandene Schadstoffe und Belastungen zu untersuchen, die Ergebnisse zu dokumentieren und zu veröffentlichen. Diese Untersuchung habe vor Erlass eines Beschlusses zu erfolgen.

Umfangreiche und auch kleinere Baggermaßnahmen dürfen, nach Auffassung der Einwender nicht mehr stattfinden, bis die Zusammensetzung des Baggergutes geklärt sei.

4.

Der Einwander befürchtet die Beeinträchtigung der Deichsicherheit und sich daraus ergebende gesundheitliche Schäden für seine Familie, sowie materielle Schäden an seiner Hofstelle.

5.

Die Anspülung von Baggergut an Cuxhavener Stränden könne Schädigung der Gesundheit und des Erbgutes aller Personen auftreten.

Stellungnahme:

Zu (1), (2), (4), (16), (17), (18), (19)

Der Einwand ist unbegründet, denn die Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe verändert weder den Grad der Deichsicherheit noch das Risiko einer Havarie. Eine Gefahr für Leben und Gesundheit der hinter den Deichen lebenden Menschen geht deshalb von der Fahrrinnenanpassung nicht aus.

Trotz dieser Tatsache hat sich der TdV aufgrund der eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen sowie durch die rechtliche Verpflichtung aus den Verträgen zur Neuregelung der Uferunterhaltung dazu entschlossen, im Zuge einer Planänderung II die Ergebnisse einer von diesem Projekt unabhängigen Expertenarbeitsgruppe zu Fragen der morphologischen Entwicklung und der Ufersicherung im Altenbrucher Bogen umzusetzen.

Zu (3)

Der Einwand trifft nicht zu, denn das Gutachten macht Aussagen für die gesamte Ausbaustrecke. Eine Beeinträchtigung von Wohngebieten, die in größerer Entfernung von den Baumaßnahmen bzw. der Fahrrinne liegen, kann schon aufgrund allgemeiner Betrachtungen ausgeschlossen werden (vgl. Ausführungen zum schutzgutbezogenen Untersuchungsgebiet in Unterlage H.12, S.5ff). Die Möglichkeit einer Beeinträchtigung von Wohngebieten durch

Planfeststellungsverfahren
Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe
Mensch

Stellungnahme zu Sachargumentnr.	ASA : 711 Schutzgut Mensch – Allgemeines zu Mensch
---	---

Lärm wird beispielhaft an zwei repräsentativen Bereichen untersucht, in denen Wohnbebauung besonders nah an der Fahrrinne liegt (Kollmar/Steindeich und Hamburg-Othmarschen bis Hamburg-Blankenese). Die daraus gewonnenen Erkenntnisse können auf andere Bereiche übertragen werden. Wirkungen auf die Erholungseignung waren lediglich im Umfeld der Ufervorspülungen nicht auszuschließen, weshalb diese Bereiche näher untersucht wurden (Die Ufervorspülungen entfallen in ihrer Gesamtheit durch die Planänderungen I - III).

Ebenso ist der Einwand unzutreffend, das Gutachten sei insgesamt unzureichend. Die Untersuchung zum „Schutzgut Mensch“ wurde auf Grundlage der Prognosen der Vorhabenswirkungen u.a. zu Hydrologie (inkl. Sturmflutrisiken), Lärm und Luftschadstoffen in sachgerechter Weise erstellt.

Zu (5)

Dieser Passus ist ein Fazit aus den in : vorgetragenen Argumenten. Zu ihm kann wegen seiner Pauschalität und dem Fehlen von Gründen nicht Stellung genommen werden. Die konkreten, in der Einwendung genannten Beeinträchtigungen, die zu diesem Fazit führen, werden in anderen ASA behandelt.

Zu (6)

Das vorgebrachte Argument steht in keinem Zusammenhang mit dem Vorhaben, weil die Fahrrinnenanpassung keine Veränderung der Deichsicherheit bewirkt (vgl. dazu ASA 515, 521, 533).

Zu (7)

Der Einwand trifft insoweit zu, als mit der Verbreiterung der Fahrrinne voraussichtlich auch eine Vergrößerung des Fahrwassers verbunden ist. Da auch das Fahrwasser vom Sportbootverkehr genutzt werden kann und weiterhin ausgedehnte und durchgängige Wasserflächen außerhalb des Fahrwassers zur Verfügung stehen, ist eine signifikante Beeinträchtigung des Freizeitwertes der Unterelbe nicht zu erkennen.

Generell ist zwischen der ausgebaggerten Fahrrinne und dem in der Regel breiteren, durch Schifffahrtszeichen gekennzeichneten Fahrwasser zu unterscheiden. Die zukünftige Begrenzung des Fahrwassers wird erst im Rahmen der Ausführungsplanung bestimmt. Eine Verbreiterung der Fahrrinne zieht nicht automatisch eine Verbreiterung des Fahrwassers nach sich, ausgeschlossen sind Fahrwasserbreiterungen um max. 20 m im Elbabschnitt oberhalb der Störmündung jedoch nicht. An bisherigen Engstellen zwischen Tonnenstrich und Flachwasser werden sich keine signifikanten Veränderungen ergeben, weil die Fahrrinne dort in Richtung des weiter entfernten Ufers verbreitert wird. Ein Sonderfall ist die Begegnungsstrecke: hier wird der südlich des Hauptfahrwassers durch Sportboote befahrbare Bereich verkleinert.

Zu (8)

Die Einwendung trifft z.T. zu. Der im Einwand beschriebene visuelle Effekt des Turmes ist nachvollziehbar. In Planänderung III wird daher die Lage des Turmes um 13 m nach Westen

Planfeststellungsverfahren
Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe
Mensch

Stellungnahme zu Sachargumentnr.	ASA : 711 Schutzgut Mensch – Allgemeines zu Mensch
---	---

verschoben. Da eine Verschiebung aus nautischer Sicht nur entlang der Richtfeuerlinie erfolgen und dabei ein gewisses Maß nicht überschritten werden darf, und außerdem angrenzende Gebäude/ Wege nicht beeinträchtigt werden dürfen, ist die Verschiebung auf die geplanten 13 m begrenzt. Die Angabe über den Wertverlust ist von hier aus nicht zu überprüfen. Der befürchtete Verlust der Privatheit des Grundstücks wird nur zeitweise (z.B. beim Bau oder bei der Durchführung von Wartungsarbeiten) eintreten, denn der Turm wird für die Öffentlichkeit nur in einer Weise begehbar sein, die einen Sichtkontakt zum Grundstück des Einwenders ausschließt.

Zu (9)

Die der Einwendung zugrunde liegende Befürchtung ist unbegründet: Weder die Überflutungshäufigkeit noch der Salzgehalt des Wassers werden sich in der Lühe durch die Fahrrinnenanpassung verändern (vgl. ASA 511, 512 und Unterlage H.1a).

Zu (10)

Zwar sind derartige, von Schiffen erzeugte Schwingungen mess- und vom Menschen fühlbar. Sie bleiben im Untersuchungsgebiet aber unter den in DIN 4150-2 festgelegten Anhaltswerten, weshalb gesundheitliche Belastungen ausgeschlossen sind (vgl. Unterlage H.12, Kap. 1.3.2.1).

Zu (11)

Beeinträchtigungen des Wattwanderns sind u. U. durch verstärkten Schiffsschwell möglich. Im Zuge der Planänderung II ist darüber hinaus ein ca. 1 km breiter Wattstreifen östlich des Glameyer Stacks durch die geplanten Bühnen nur eingeschränkt begehbar. Zwischen Medemmlündung und den geplanten Bühnen ist das Wattwandern aber trotz der Anlage der UWA aus Planänderung II möglich, ebenso ist östlich der Medemmlündung keine Einschränkungen der Begehung des Wattes gegeben.

Zu (12), (25)

Mit deutlich steigendem Verkehrsaufkommen auf den in die Metropolregion führenden Straßen- und Schienenwegen ist unabhängig von der Fahrrinnenanpassung zu rechnen. Bei Umschlagssteigerung im Hafen erhöhen sich die Transporte aus dem Hafen heraus, bei stagnierendem Umschlag erhöhen sich die aus anderen Häfen vielfach auch per Straße und Schiene in die Metropolregion hineintransportierten Gütermengen.

Zu (13)

Dieser Einwand ist auch ASA 561 und 562 zugeordnet (vgl. S. 23). Ob ein Unfallrisiko besteht, wird dort untersucht.

Zu (14)

Dieser Einwand ist auch ASA 583 zugeordnet (vgl. S. 2). Ob ein Unfallrisiko besteht, wird dort untersucht.

Planfeststellungsverfahren
Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe
Mensch

Stellungnahme zu Sachargumentnr.	ASA : 711 Schutzgut Mensch – Allgemeines zu Mensch
---	---

Zu (15)

Der Einwand ist unbegründet. Die Annahme, die Fahrrinnenanpassung werde zu signifikanten Veränderungen im Wasserhaushalt des Deichvorlandes führen, ist unzutreffend. Die ausbaubedingte Änderung der mittleren Wasserstände im fraglichen Abschnitt der Elbe (km 586 – 600) wird in Unterlage H.1a wie folgt prognostiziert: Anstieg des MThw um max. 2 cm, Absink des MThw um max. 1 cm (H.1a, S. 82). Die Eintrittswahrscheinlichkeit eines Hochwassers ändert sich nicht, die Dauer hoher Wasserstände erhöht sich minimal (< 5 min, H.1b, S. 44). Die Grundwasserverhältnisse ändern sich nicht (H.2c, S. 74). Diese Prognosen treffen auch nach Planänderung III noch zu (PÄ III, Teil 10: BAW-Gutachten Nr. A3955 03 10146). Daraus resultierende beobachtbare Veränderungen der Mückenpopulationen sind nicht zu erwarten, eine Erhöhung des Risikos einer Mückenplage ist damit ausgeschlossen.

Zu (15a)

Der Einwand ist unbegründet. Das Vorhaben führt nicht zu einer signifikanten Veränderung der Sauerstoffsituation in der Elbe. Ob mit einem Fischsterben gesundheitliche Gefahren für Menschen verbunden sind, kann deshalb dahingestellt bleiben.

Zu (20), (30)

Der Einwand ist unbegründet. Aufgrund fehlender signifikanter Wirkungen des Vorhabens auf das Grundwasser (vgl. Unterlage H.2c, S. 74) ist nicht zu erwarten, dass es zu einer Verunreinigung von Trinkwasser in Trinkwassergewinnungsgebieten kommt. Aus demselben Grund ist ausgeschlossen, dass Allfaste verstärkt ausgeschwemmt werden.

Zu (21a)

Der Einwand in Bezug auf die Deichsicherheit ist unbegründet. Auch angesichts ausbaubedingt erhöhter Befastungen von Ufern und Hochwasserschutzanlagen sind diese von den zuständigen Stellen in funktionsfähigem Zustand zu erhalten. Ein durch das Vorhaben erhöhtes Überflutungsrisiko besteht deshalb nicht.

Zu (22)

Der Einwand ist unbegründet, da es durch das Vorhaben nicht zu deutlichen Veränderungen des Ökosystems in der Region Untereibe kommen wird.

Zu (23), (27)

Der Einwand ist unbegründet, denn die Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe vergrößert nicht das Risiko einer Havarie (vgl. ASA 583).

Zu (24), (28)

Der Einwand ist unbegründet, denn die Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe verändert den Grad der Deichsicherheit und damit das Risiko einer Überschwemmung nicht (vgl. ASA 515, 521, 533).

Planfeststellungsverfahren
Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe
Mensch

Stellungnahme zu Sachargumentnr.	ASA : 711 Schutzgut Mensch – Allgemeines zu Mensch
----------------------------------	---

Zu (26)

Die Befürchtung ist unbegründet. In der Unterlage H.7 „Schutzgut Luft“ wird untersucht, welche Wirkung die Bauarbeiten und der ausbaubedingt erhöhte Schiffsverkehr auf die Luftqualität entlang der Unterelbe haben. Das Ergebnis ist, dass es zu einer Erhöhung der kurzzeitigen Belastungsspitzen kommen kann, wobei jedoch Überschreitungen der Tages- und 1-Stundenmittelwerte gemäß 22. BImSchV ausgeschlossen sind. Die Bestandswerte bleiben unverändert, die sehr gute Luftqualität im Bereich Cuxhaven wird durch das Vorhaben nicht verschlechtert (S. 38ff).

Zum Klima liegt eine gesonderte Untersuchung vor (Unterlage H.6) mit dem Ergebnis, dass vorhabensbedingte Veränderungen des Klimas ausgeschlossen sind.

Zu (29)

Dieser Einwand bezieht sich auf die Ufervorspülung Hettlingen. Diese Ufervorspülung ist nicht mehr Gegenstand der Planung (vgl. Planänderungsunterlage Teil 1: „Aktualisierung der Beschreibung des Vorhabens“).

Zu (31a)

Einwand und Einwendungsnummer sind identisch in Punkt 20.

Zu (31b)

Der Einwand ist unbegründet, denn der Effekt des Vorhabens auf die mittleren Wasserstände ist gering. Zudem wird sich im fraglichen Abschnitt der Elbe (km 586 – 600) zwar das MThw um max. 2 cm erhöhen, das MTnw aber um max. 1 cm absinken (H.1a, S. 82). Eine beobachtbare Veränderung der Abflussbedingungen der Nebengewässer oder des Grundwassers und die in diesem Einwand befürchteten Effekte auf biologische Abbauprozesse sind deshalb ausgeschlossen.

Zu (32)

Eine ausbaubedingte Verminderung der Badewasserqualität durch schadstoffbelastete Sedimente ist im Bereich Cuxhaven / Otterndorf ausgeschlossen, da der Schadstoffgehalt des eingebrachten Baggergutes geringer ist als der des vorhandenen Sedimentes. Eine Erhöhung der Schadstoffbelastung ist höchstens indirekt im Bereich der Bühnen gegeben, da eine Strömungsberuhigung in den Bühnenfeldern zur Akkumulation von Schlick und Feinsand führen kann und sich Schadstoffe an der Tonfraktion anlagern. Bezogen auf die spezifische Belastung der Tonfraktion ist aber nicht mit einer Erhöhung zu rechnen. (vgl. Unterlage H.2b „Schutzgut Wasser / Sedimente“, Kap. 6.3.1.2.1, Planänderungsunterlage Teil 3 „UVU-Ergänzungsbericht“, Kap. 3.3.6.1 und Planänderungsunterlage II Teil 3 „Ergänzung der UVU“, Kap. 3.3.3).

Lärm- und Luftbelastungen können durch den Schiffsverkehr in der Bauphase (Errichtung der Bühnenkette östlich des Glameyer Stacks, Errichtung einer Kombination aus Bühnen und einer UWA westlich des Glameyer Stacks, Initialbaggerung, Baggerung der Fahrrinne

Planfeststellungsverfahren
Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe
Mensch

Stellungnahme zu Sachargumentnr.	ASA : 711 Schutzgut Mensch – Allgemeines zu Mensch
---	---

und Transport des Baggergutes) sowie durch den ausbaubedingt dauerhaft erhöhten Frachtschiffverkehr entstehen. Die Immissionen können in den kurzzeitigen Spitzen zunehmen, erhöhen sich insgesamt aber nicht signifikant (vgl. Unterlage H.7 „Schutzgut Luft“ und H.8 „Lärm“ bzw. ASA 761 und ASA 762). Die Erholungsfunktion der Elbufer wird dadurch nicht erheblich beeinträchtigt.

Zu (21b), (33), (34), (35), (36),

Der Einwand ist unbegründet.

Überraschende Schiffswellen können bereits heute am Ufer der Bundeswasserstraße auftreten. Für einen sicheren Aufenthalt am Elbufer und für sicheres Baden in der Unterelbe ist deshalb besondere Umsicht erforderlich. Unkundige sind durch entsprechende Beschilderung auf die Gefahren aufmerksam zu machen und Kinder zu beaufsichtigen. Zugleich werden Lotsen und Schiffsführer durch die WSV für die Gefahren sensibilisiert, die durch das Fahren mit nicht angepasster Geschwindigkeit entstehen. Verletzt die Schiffsführung ihre Sorgfaltspflicht, kann dies polizeilich verfolgt werden.

Eine mögliche direkte Beeinträchtigung oder sogar Gefährdung durch die vorhabensbedingt häufiger oder stärker auftretenden Schiffswellen ist nicht zu erwarten, da sowohl im Ist-Zustand wie auch nach dem Ausbau durch die nötige Vorsicht derartige, für das Ufer einer Wasserstraße typische Gefahren vermieden werden können.

Gleiches gilt für vorhabensbedingte Veränderungen der Tidenströmung: Sorgfältige Beachtung der Strömungsverhältnisse ist bereits heute beim Baden notwendig. Dies wird auch nach dem Ausbau so sein, die Effekte des Vorhabens verschlechtern nicht die Möglichkeiten, die Tideelbe zum Baden zu nutzen.

Zu (37)

Der Einwand ist unbegründet, da es in Ufernähe nicht zu ausbaubedingt erhöhten Strömungsgeschwindigkeiten der Tide kommen wird. Sofern sich der Einwand auf durch Schiffsverkehr erzeugte Strömungen bezieht, gilt das zu Punkt 33) Vorgetragene.

Zu (38)

Die Ufervorspülung Brokdorf ist nicht mehr Bestandteil der Planung.

Zu (39)

Sofern sich der Einwand auf durch Schiffsverkehr erzeugten Sog und Wellenschlag und die damit verbundenen Strömungen bezieht, gilt das zu Punkt 33) Vorgetragene. Ausbaubedingt erhöhte Strömungsgeschwindigkeiten der Tide sind in Ufernähe nicht zu erwarten.

Zu (40)

Auch ASA 521 und 551 zugeordnet. /

7.

Zu (41), (44)

Planfeststellungsverfahren
Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe
Mensch

Stellungnahme zu Sachargumentnr.	ASA : 711 Schutzgut Mensch – Allgemeines zu Mensch
----------------------------------	---

Der Einwand trifft prinzipiell zu. Die Situation auf der Unterelbe wird jedoch bereits im Ist-Zustand durch intensive Großschifffahrt geprägt, so dass die ausbaubedingte Zunahme des Schiffsverkehrs keine grundsätzlich neue Situation schafft. Darüber hinaus ist zu erwarten, dass der Schiffsverkehr auf Unter- und Außenelbe auch ohne Fahrrinnenausbau anwachsen kann. Es ist zu erwarten, dass sich bestehende Beeinträchtigungen durch eine nach dem Fahrrinnenausbau intensiviertere Berufsschifffahrt allenfalls graduell verstärken.

Zu (42)

Der Einwand ist nur zum Teil begründet: Die angesprochenen Punkte beschreiben bereits bestehende Beeinträchtigungen des Wassersportes bzw. der Sportboothäfen. Während durch Schiffsschwell verursachte Probleme ausbaubedingt häufiger bzw. verstärkt auftreten, wird sich die Fließgeschwindigkeit durch den Fahrrinnenausbau nicht in einer Weise verändern, die die Sportschifffahrt beeinträchtigt.

Zu (43)

Hier ist eine juristische Antwort nötig.

Zu (45)

Der Einwand ist insoweit prinzipiell zutreffend, wie er sich auf zunehmende schiffserzeugte Belastungen bezieht (vgl. STN zu Punkt 41)). Die Tideströmung wird jedoch ausbaubedingt nicht in einer Weise zunehmen, die den Wassersport beeinträchtigt.

Zu (46)

Der Einwand ist unzutreffend.

Am Hamburger Yachthafen wird es nicht zu erhöhten schiffserzeugten Belastungen kommen. Bei anderen Sportboothäfen ist eine ausbaubedingte Erhöhung möglich, was jedoch keine signifikante Veränderung gegenüber der heutigen Situation bedeutet. Zudem sind die Sog- und Schwellereignisse durchaus vorhersehbar, da sie von passierenden Schiffen verursacht werden. Eine Gefahr für Leib und Leben ist in dieser Situation nicht zu erkennen. Die Situation auf der Unterelbe wird bereits im Ist-Zustand durch intensive Großschifffahrt geprägt, so dass sich Sportbooffahrer entsprechend umsichtig zu verhalten haben. Die ausbaubedingten Veränderungen des Schiffsverkehrs schaffen deshalb keine neue Situation. Zudem kann sich auch ohne Fahrrinnenanpassung die Zahl der Schiffsereignisse erhöhen.

Stellungnahmen zu Planänderung III:

Vorbemerkung

Vielfach werden Bedenken nicht fachlich nachvollziehbar begründet. Es handelt sich oft lediglich um Behauptungen oder rein theoretische Besorgnisse. Teilweise besteht ein grundsätzliches Misstrauen gegenüber den Planunterlagen. Auf dieser Grundlage sind jedoch eine

Planfeststellungsverfahren
Fahrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe
Mensch

Stellungnahme zu Sachargumentnr.	ASA : 711 Schutzgut Mensch – Allgemeines zu Mensch
----------------------------------	---

kritische Prüfung der Planunterlagen und deren ggf. erforderliche Korrektur nicht möglich. Von daher sind solche Einwände grundsätzlich unbegründet.

zu (1)

Der Einwand ist unbegründet.

Die Herkunft der Schlicklinsen vor Cuxhaven ist durch mehrere Institutionen untersucht worden. Konsens ist, dass kein direkter Zusammenhang mit den Umlagerungen von Baggergut im Außenelbebereich besteht. Die Ursachen der Verschlickung sind offenbar vielfältig. Festzuhalten ist, dass es in der Vergangenheit bereits mehrfach zu einer Verschlickung des Watto gekommen ist, meist bei anhaltend langen Ostwindwetterlagen. Der Seegang vor den Stränden ist bei Ostwind so gering, dass der Schlick nicht mehr aufgewirbelt und durch die Strömung abtransportiert werden kann. Die sturmflutarmen Winter der letzten Jahre führten zudem dazu, dass der leichte Boden nicht großräumig umgelagert resp. verdriftet wurde. Als Hauptursache gilt die zunehmende Aufhöhung des Wattes über die letzten Jahrzehnte, unter anderem bedingt durch den Bau des Leitdammes Kugelbake. Die Wassertiefen haben abgenommen und damit auch die Intensität und Dauer der natürlichen Strömung. Sie reicht nicht immer aus, die Schlicksedimente aufzunehmen und zu verdriften. Nicht zu vernachlässigen sind auch biologische Einflüsse. Gerade in den letzten Jahren wurden im Wattmeer der deutschen Nordseeküste verstärkt Algen in der verbleibenden Biomasse nachgewiesen. Die laufenden Umlagerungen von Unterhaltungsbaggergut aus dem Hamburger Hafen im Bereich der Tonne E3 können angesichts der unterschiedlichen Sedimentbeschaffenheit als Ursache für die Schlicklinsen vor Cuxhaven ausgeschlossen werden (Quelle STN531NII (32)).

zu (2), (5)

Die Einwände sind unbegründet.

Eine ausbaubedingte Verminderung der Badewasserqualität durch schadstoffbelastete Sedimente ist im Bereich Cuxhaven / Otterndorf ausgeschlossen, da der Schadstoffgehalt des eingebrachten Baggergutes geringer ist als der des vorhandenen Sedimentes. Eine Erhöhung der Schadstoffbelastung ist höchstens indirekt im Bereich der Buhnen gegeben, da eine Strömungsberuhigung in den Buhnenfeldern zur Akkumulation von Schlick und Feinsand führen kann und sich Schadstoffe an der Tonfraktion anlagern. Bezogen auf die spezifische Belastung der Tonfraktion ist aber nicht mit einer Erhöhung zu rechnen. (vgl. Unterlage H.2b „Schutzgut Wasser / Sedimente“, Kap. 6.3.1.2.1, Planänderungsunterlage Teil 3 „UVU-Ergänzungsbericht“, Kap. 3.3.6.1 und Planänderungsunterlage II Teil 3 „Ergänzung der UVU“, Kap. 3.3.3).

Lärm- und Luftbelastungen können durch den Schiffsverkehr in der Bauphase (Errichtung der Buhnenkette östlich des Glameyer Stacks, Errichtung einer Kombination aus Buhnen und einer UWA westlich des Glameyer Stacks Initialbaggerung, Baggerung der Fahrinne und Transport des Baggergutes) sowie durch den ausbaubedingt dauerhaft erhöhten Fracht-

Planfeststellungsverfahren
Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe
Mensch

Stellungnahme zu Sachargumentnr.	ASA : 711 Schutzgut Mensch – Allgemeines zu Mensch
---	---

schiffverkehr entstehen. Die Immissionen können in den kurzzeitigen Spitzen zunehmen, erhöhen sich insgesamt aber nicht signifikant (vgl. Unterlage H.7 „Schutzgut Luft“ und H.8 „Lärm“ bzw. ASA 761 und ASA 762). Die Erholungsfunktion der Elbufer wird dadurch nicht erheblich beeinträchtigt.

zu (3)

Der Einwand ist unbegründet.

Da es nicht praktikabel ist, alle Substanzen, die in die Umwelt gelangen, den Untersuchungen zu Grunde zu legen, wird eine den gesetzlichen Vorgaben entsprechende Auswahl betrachtet. Die in der Presse vorübergehend thematisierten Transurane kommen lediglich in unerheblichen Mengen vor und sind deshalb nicht untersuchungsrelevant.

In der Planfeststellungsunterlage H2.b Abschnitte 4.2 und 4.3, sowie in Planänderungsunterlage III Teil 3, Abschnitt 3., sind detaillierte und aussagekräftige Ausführungen zum Vorgehen der Gutachter und ihre Ergebnisse zu finden. Im Übrigen sei auch auf die Vorbemerkung verwiesen.

zu (4)

Der Einwand ist unbegründet.

Die Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe verändert weder den Grad der Deichsicherheit noch das Risiko einer Havarie. Eine Gefahr für Leben und Gesundheit der hinter den Deichen lebenden Menschen geht deshalb von der Fahrrinnenanpassung nicht aus. Trotz dieser Tatsache hat sich der TdV aufgrund der eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen sowie durch die rechtliche Verpflichtung aus den Verträgen zur Neuregelung der Uferunterhaltung dazu entschlossen, im Zuge einer Planänderung II die Ergebnisse einer von diesem Projekt unabhängigen Expertenarbeitsgruppe zu Fragen der morphologischen Entwicklung und der Ufersicherung im Altenbrucher Bogen umzusetzen.

Planfeststellungsverfahren
Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe
Mensch

Stellungnahme zu Sachargumentnr.	ASA 712: Einwendungen zu den Schutzgütern der UVS – Schutzgut Mensch / Immissionen
----------------------------------	--

Text der aggregierten Sachargumente

Hinweis: siehe auch „Schutzgut Luft“ ASA 760

1)

Einwender aus Cuxhaven beanstanden die drohende Zunahme von Lärm- und Luftbelastungen aufgrund elbausbaubedingter Zunahme des Schiffsverkehrs.

Ein Asthmatiker aus Otterndorf fürchtet um seine Gesundheit, da die Luft aufgrund steigender Abgase größer werdender Containerschiffe immer schlechter werde.

Durch vermehrte Schiffsabgase und Verschmutzung der Elbe werde die Gesundheit eines Otterndorfer Einwenders nachteilig beeinflusst.

Ein Einwender aus Otterndorf befürchtet Gesundheitsbeeinträchtigungen durch stark belastete Schiffsabgase. Im Sommer sehe und rieche man die gelben Schwaden der Schwerölabgase, die wie eine Haube über die gesamte Breite der Elbe über eine Strecke von über 100 km schwebten. Mit zunehmendem Schiffsverkehr sei auch mit zunehmender gesundheitlicher Beeinträchtigung zu rechnen.

2)

Ein Einwender aus Otterndorf befürchtet gesundheitliche Schäden aufgrund einer erheblichen Mehrbelastung durch Schiffsabgase. Bei über 50.000 Schiffsbewegungen auf der Tideelbe seien die Auswirkungen und Emissionen weder untersucht noch gemessen worden.

Planfeststellungsverfahren
Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe
Mensch

Stellungnahme zu Sachargumentnr.	ASA 712: Einwendungen zu den Schutzgütern der UVS – Schutzgut Mensch / Immissionen
---	---

Gefordert werden genaue Untersuchungen über den Schadstoffausstoß von Schiffen und deren Auswirkungen auf die hiesige Region. Weiterhin werde eine Reduzierung des Schadstoffausstoßes durch Geschwindigkeitsbeschränkungen für Seeschiffe im Bereich der Tideelbe gefordert. Auch müsse es eine Ausstattungspflicht für Seeschiffe geben, Abgasreinigungsanlagen zu benutzen, diese Vorgaben zu überwachen und aufzuzeichnen.

3)

Zu befürchten sei Lärm durch die Baumaßnahme und durch Ausbaggerung. Insbesondere vor Heflingen beeinträchtigt der Schiffslärm das Leben der Anwohner, v.a. durch Unterhaltungsbaggerungen.

4)

Eine Erbengemeinschaft aus Hamburg befürchtet eine Verletzung des Rechts auf Unversehrtheit der Gesundheit durch erhöhte Abgasemissionen von zunehmenden Schiffsbewegungen, deren Verbrennungsabgase bei Ost- bis Westwinden bereits jetzt merklich in ihre Wohnungen wehen und, mangels Katalysator oder Rußfilter, eine maßgebliche Gesundheitsgefährdung für die Anwohner darstellen.

5)

Nach Aussage eines Hamburger Einwenders hätten die Anlieger der B 73 (Cuxhavener Straße) durch Verlärmung, Belästigungen und Abgasen etc. durch LKW-Transporte, die die Güter aus dem Hamburger Hafen abtransportieren, schon heute eine höhere Sterberate, als in anderen Bezirken. Die erneute Elbvertiefung führe zum Einsatz noch größerer Containerschiffe und damit zu noch höherem LKW-Aufkommen auf der B 73, was die Belastungen der Anwohner weiter verschlimmere.

5 a)

Die Einwender weisen auf die Abgase und den Lärm sowie die gesundheitlichen Schädigungen hin, die entstünden, wenn das Baggergut in der Elbe verklappt würde.

6)

Nehme die Nutzung des Schiffsverkehrs zu, steige auch die Gefahr von Schiffshavarien. Das werde insbesondere dann bedrohlich, wenn diese Schiffe gefährliche Güter transportieren und nach einem Zusammenstoß gesundheits- oder umweltgefährdende Gase oder Flüssigkeiten freisetzen.

7)

Es bestehen Bedenken gegen zunehmende Vibrationseinflüsse der Schiffsmaschinen durch Luft- und Körperschallübertragung auf das Gebäude der Hamburger Einwender. Die Infra-

Planfeststellungsverfahren
Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe
Mensch

Stellungnahme zu Sachargumentnr.	ASA 712: Einwendungen zu den Schutzgütern der UVS – Schutzgut Mensch / Immissionen
----------------------------------	--

schallbelastung der wegen Vorschriftenmangels nicht schwingungsgedämmten Antriebstechnik der Schiffe bedinge schon jetzt Gesundheitsschäden wie Schlafstörungen, Herzbeschwerden und Konzentrationsmängel. Eine zusätzliche Lärmbelastung stellten die gegenüber liegenden Umschlagbetriebe (CTB, Eurogate) mit höheren als nach TA-Lärm zulässigen Werten dar.

Der zunehmende Schiffsverkehr habe eine weitere Zunahme des schon vorhandenen hohen Lärmpegels (Prognose +1,5 dB (A)) zur Folge.

8)

Die UWA Brokdorf führe zu einer ca. 3-4 m verringerten Wassertiefe. Dadurch würden die radioaktiven Abwässer des AKW Brokdorf weitaus weniger verteilt, als bei der wasserrechtlichen Genehmigung für das Kraftwerk vorausgesetzt. Diese Stoffe würden nahezu unverdünnt in der Rinne zwischen Ufervorspülung und UWA entlang strömen und Fischer und Badende einer zusätzlichen radioaktiven Verseuchung aussetzen.

9)

Für den Ausbau von Bundeswasserstraßen gelten Orientierungswerte von 35-40 dB (A) nachts, ebenfalls für Wohngebiete (DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“). Auch könnten bereits einzelne Spitzenpegel maßgeblich sein, sofern sie um 20 dB (A) über den Beurteilungspegeln lägen. Da Gewässer oberflächenschallhart seien, seien Pegelüberschreitungen für alle Ortslagen in Ufernähe zu erwarten. Daher müsse die Lärmbelastung genauer untersucht werden, um Schutzauflagen anzuordnen. In Erholungsgebieten sollen diese Beurteilungspegel am Tage 49-52 dB (A) nicht überschreiten. Auch dies erfordere ergänzende Untersuchungen.

10)

Den Ausführungen zum Schutzgut Luft könne aus Sicht des vorsorgenden Gesundheitsschutzes weitgehend gefolgt werden, nicht jedoch der Schlussfolgerung, die Auswirkungen auf Luft durch Schiffsverkehr seien „neutral“. Auch wenn Grenzwerte nicht überschritten werden, sei es im Sinne des vorsorgenden Gesundheitsschutzes, eine gute Luftqualität zu erhalten und diese nicht zu verschlechtern. Dies entspreche auch dem Ziel der EU-Richtlinien zur Außenluft.

Durch die zu erwartende Steigerung des Schiffsverkehrs auf der Elbe um ca. 27 % bis 2015 sei gemäß Prognose keine Überschreitung von Immissionsgrenzwerten zu erwarten. Kurzzeitige Belastungsspitzen im Bereich Hamburg (z.B. Blankenese) treten jedoch auf, blieben aber unterhalb der Kurzzeit-Grenzwerte. Einschränkend müsse gesagt werden, dass der Prognose nur eine grobe Abschätzung zugrunde liege.

Die Vorbelastung sei mit Ausnahme der Messstation Veddel gering; in Veddel treffe die Zusatzimmission auf eine Überschreitung des NO₂-Jahresmittelwertes.

Die Immissionsprognose durch Schiffe berücksichtige nicht die Auswirkungen der Schiffsliegezeiten im Hamburger Hafen. Nach dem Gutachten des Germanischen Lloyd von 1997

Planfeststellungsverfahren
Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe

Mensch

Stellungnahme zu Sachargumentnr.	ASA 712: Einwendungen zu den Schutzgütern der UVS – Schutzgut Mensch / Immissionen
----------------------------------	--

seien jedoch 88 % der Emissionen im Hamburger Hafen auf die Liegezeiten von Schiffen zurückzuführen.

Bei den Ausführungen auf den sinkenden Schwefelgehalt der Schiffstreibstoffe, der zu einer Verringerung von SO₂-Immissionen führe, sollte berücksichtigt werden, dass selbst ein Gehalt von 0,1 % im Schiffsdiesel zu hoch sei, um Abgasreinigungsanlagen bzw. Partikelminderungssysteme in Schiffen betreiben zu können. Es werde darauf hingewiesen, dass es einen Grenzwert für Ruß nicht mehr gebe.

In der Zusammenfassung der UVU sollte in den Ausführungen klarer dargestellt werden, dass sich die Bewertung auf eine Gesamtbelastung aus Vorbelastung und geschätzter Zusatzbelastung durch die Schiffe beziehe.

Der fließende Schiffsverkehr an der Hamburger Strecke zwischen Othmarschen und Blankenese führe zu höheren Lärmimmissionen, die mit bis zu 48,9 dB (A) noch unter dem Straßenverkehrslärm lägen, nachts teilweise auch darüber.

Während der langen Bauphase von 12 Monaten in der Fahrrinne im Hamburger Bereich komme es durch Lärmbelastungen in Wohngebieten zu einer Überschreitung der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm. Inwieweit die hilfweise herangezogene TA Lärm anzuwenden sei, sei dahingestellt. Die vom Gutachter vorgeschlagenen Minderungsmaßnahmen seien wegen der langen Bauphase aber auf jeden Fall umzusetzen. Auch bei den sich auf etwa 17 Monate erstreckenden Bauarbeiten am Richtfeuer Blankenese seien Überschreitungen der Immissionsrichtwerte für Baulärm an den nahe gelegenen Wohngebieten nicht auszuschließen. Damit seien auch Einschränkungen von Erholungsmöglichkeiten denkbar, für die ebenfalls Minderungsmaßnahmen zu ergreifen seien.

Der von den Schiffen im Hafen erzeugte Lärm bleibe unberücksichtigt, ebenso wie die von Schiffshörnern erzeugten Geräusche. Eine Gesamtlärbetrachtung fehle in den Unterlagen. Auch sollten in der Zusammenfassung Ausführungen zu Erschütterungen ergänzt werden.

Text des aggregierten Sachargumentes zu Planänderung III:

1)

Es wird befürchtet, dass es vorhabensbedingt etwa durch zunehmenden Schiffsverkehr zu höheren Schadstoffbelastungen z.B. Feinstäube, Stickoxide, Schwefeldioxid, Dioxine und Ozonkonzentration in der Luft komme und dadurch zu Gesundheitsschädigungen.

Die Weltgesundheitsorganisation (WHO) würde einen Grenzwert (für PM 10) von 20 Mikrogramm Feinstaub/m³ Luft empfehlen. Der Jahresmittelwert für Feinstaub in Brunsbüttel liege bereits jetzt bei 23 Mikrogramm /m³. Durch den zunehmenden Betrieb von Schiffsmaschinen werden Schädigungen der Atemwege befürchtet.

Das Seveso-Gift Dioxin sei die am stärksten krebserregende Substanz. Die Überschwemmungsbereiche der hiesigen Flüsse würden bereits jetzt überhöhte Dioxinwerte aufweisen.

Zunehmender Schiffsverkehr auf der Elbe und dem Nordostseekanal würde zur weiteren Erhöhung beitragen.

Die Wechselwirkungen verschiedenster Schadstoffe miteinander seien weitestgehend nicht bekannt. Man gehe davon aus, dass es keinen unteren Schwellenwert für die schädlichen Wirkungen ionisierender Strahlen gebe.

Planfeststellungsverfahren
Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe
Mensch

Stellungnahme zu Sachargumentnr.	ASA 712: Einwendungen zu den Schutzgütern der UVS – Schutzgut Mensch / Immissionen
---	---

2)

Der Einwender behauptet, Kenntnis über hohe Schadstoffbelastungen im Untersuchungsgebiet zu haben. In den Planunterlagen seien diese Belastungen (anorganische und organische Schadstoffe, speziell Dioxine, Radioaktivität) nicht nach Stand von Wissenschaft und Technik untersucht worden. Sie seien nicht entsprechend dokumentiert.

Mögliche Auswirkungen auf die Gesundheit des Einwenders sind nicht untersucht worden. Er fürchtet um seine Gesundheit und die seiner Kinder/Enkel.

In den Planunterlagen müssten alle bestehenden Schadstoffbelastungen flächendeckend dokumentiert und deren Gesundheitsauswirkungen festgestellt werden. Er macht hier die Einrede der Beweislastumkehr geltend, falls er, sein/e

Ehepartnerin/Lebensgefährtin/Lebensgefährtin oder seine Kinder/ Enkel in den nächsten Jahrzehnten von Erkrankungen betroffen sein werden, die für die in der Elbe vorgefundenen Schadstoffe typisch seien.

Er und seine Kinder/Enkel würden sich oft im Watt aufhalten. Das Risiko einer Erkrankung sei nicht nach dem Stand von Wissenschaft und Technik erfasst, dokumentiert und bewertet. Er vermisst klare Aussagen, ob es für seine Gesundheit gefährlich sei, den Untereiberaum zu besuchen.

Außerdem kaufe er oft Produkte aus der Region, wie Fisch, Fleisch und Obst. Die Belastung dieser Produkte mit allen gesundheitlich relevanten Stoffen müsse dokumentiert und publiziert werden.

Der Einwender fordert die Rücknahme und Aussetzung der Auslegung der III. Planänderung und eine Neuauslegung mit Einschluss der vorgenannten Forderungen.

Stellungnahme:

Zu (1), (4)

Die Einwendungen sind unbegründet.

Wie in Planfeststellungsunterlage H.7 (Gutachten zum Schutzgut Luft) erläutert wird, sind durch das Vorhaben keine erheblichen Auswirkungen auf das Schutzgut Luft zu erwarten. Die prognostizierte Erhöhung des Schiffsverkehrs führt zwar zu einer Erhöhung der kurzfristigen Belastungsspitzen, die zum Schutz der menschlichen Gesundheit in der 22. BImSchV festgelegten Kurzzeit-Grenzwerte werden aber selbst bei einer „Worst-Case-Betrachtung“ nicht überschritten. Messbare Auswirkungen auf die Langzeitwert-Grenzwerte (Jahresmittelwerte) der 22. BImSchV sind nicht zu erwarten. Da eine vorhabensbedingte Überschreitung der Grenzwerte der 22. BImSchV nicht zu erwarten ist, sind auch keine gesundheitlichen Beeinträchtigungen (Atemwegserkrankungen etc.) zu befürchten. Dieses wird auch in der Planfeststellungsunterlage H.12 (Gutachten zum Schutzgut Mensch) bestätigt.

Zu den vorhabensbedingten Auswirkungen auf die Schallbelastung wird auf Stellungnahme 552, zu Sachargument (1) verwiesen.

Planfeststellungsverfahren
Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe
Mensch

Stellungnahme zu Sachargumentnr.	ASA 712; Einwendungen zu den Schutzgütern der UVS – Schutzgut Mensch / Immissionen
----------------------------------	--

zu (2):

Die Einwendung ist unbegründet.

Wie in Planfeststellungsunterlage H.7 (Gutachten zum Schutzgut Luft) erläutert wird, sind durch das Vorhaben keine erheblichen Auswirkungen auf das Schutzgut Luft zu erwarten. Die prognostizierte Erhöhung des Schiffsverkehrs führt zwar zu einer Erhöhung der kurzfristigen Belastungsspitzen, die zum Schutz der menschlichen Gesundheit in der 22. BImSchV festgelegten Kurzzeit-Grenzwerte der 22. BImSchV werden aber selbst bei einer „Worst-Case-Betrachtung“ nicht überschritten. Messbare Auswirkungen auf die Langzeitwert-Grenzwerte (Jahresmittelwerte) der 22. BImSchV sind nicht zu erwarten. Da eine vorhabensbedingte Überschreitung der Grenzwerte der 22. BImSchV nicht zu erwarten ist, sind auch keine gesundheitlichen Schäden zu befürchten. Dieses wird auch in der Planfeststellungsunterlage H.12 (Gutachten zum Schutzgut Mensch) bestätigt.

Auch die Forderung genauerer Untersuchungen über Schiffsemissionen und deren Auswirkungen sind unbegründet. So wurden im Rahmen der UVU zur Beurteilung des Einflusses der schiffsbedingten Emissionen auf die Luftqualität im Untersuchungsgebiet die Ergebnisse des Projektes „Wattozon II“ ausgewertet. Ziel des Projektes war es, den Einfluss der schiffsbedingten Luftschadstoffemissionen auf die Luftqualität im Wattenmeer und an der Elbe zu untersuchen. Dabei wurden an vier Dauermessstationen (u. a. Cuxhaven) und an mehreren Sondermessstationen Luftschadstoffmessungen durchgeführt und ausgewertet. Die Ergebnisse des Projektes „Wattozon II“ eignen sich somit als Grundlage zur Beurteilung der schiffsbedingten Luftschadstoffimmissionen im Rahmen der UVU zur Fahrrinnenanpassung.

Regelungen zur Begrenzung des Schadstoffausstoßes von Schiffen durch die Verwendung schadstoffärmerer Treibstoffe, die Verringerung von Schiffsgeschwindigkeiten oder die Verwendung verbesserter Abgasreinigungseinrichtungen liegen nicht im Verantwortungsbereich des TdV. Allerdings werden die schiffsbedingten Schadstoffemissionen bereits durch verschiedene Regelungen auf internationaler, europäischer und nationaler Ebene gemindert bzw. sollen in Zukunft weiter gemindert werden. Beispielsweise dürfen in der Ostsee seit 2006 und in der Nordsee seit 2007 nur noch Schiffskraftstoffe mit einem Schwefelgehalt von maximal 1,5 Gew.-% verwendet werden (EU-Richtlinie 1999/32/EG, Änderungsrichtlinie 2005/33/EG). Darüber hinaus sollen gemäß Änderungsrichtlinie 2005/33/EG die Schwefelgehalte von Brennstoffen, die auf Binnenschiffen generell und auf Seeschiffen während der Liegezeit in einem EU-Hafen verwendet werden, ab dem 01.01.2010 auf maximal 0,1 % beschränkt werden. Globale Regelungen zur Reduzierung der Schwefel- und Stickoxidemissionen im Rahmen des MARPOL-Übereinkommens sind im April 2008 von der IMO (International Maritime Organisation) festgelegt worden.

zu (3):

siehe Stellungnahme 522, zu Sachargument (1)

Planfeststellungsverfahren
Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe
Mensch

Stellungnahme zu Sachargumentnr.	ASA 712: Einwendungen zu den Schutzgütern der UVS – Schutzgut Mensch / Immissionen
---	---

zu (5):

Die Einwendung ist unbegründet.

Mit deutlich steigendem Verkehrsaufkommen auf den in die Metropolregion führenden Straßen- und Schienenwegen sowie innerhalb der Metropolregion ist unabhängig von der Fahrrinnenanpassung zu rechnen. Bei Umschlagssteigerung im Hamburger Hafen erhöhen sich die Transporte aus dem Hafen heraus, bei stagnierendem Umschlag erhöhen sich die aus anderen Häfen in die Metropolregion hineintransportierten Gütermengen. Der Fahrrinnenanpassung kann deshalb keine bestimmte Wirkung auf das Landverkehrsaufkommen in der Region zugeschrieben werden.

Zudem wäre eine Erhöhung des Verkehrsaufkommens erst dann planungsrechtlich relevant, wenn die Kapazität der Verkehrswege überschritten würde.

Zu 5a)

Der Einwand ist unbegründet. Während der Bauzeit werden auch an den Verbringungsorten keine Lärm- oder Schadstoffimmissionen auftreten, die Grenzwerte für den Schutz der menschlichen Gesundheit verletzen (vgl. H.12, S. 48ff, PÄ III, Teil 3, S. 88/ 89). Auch vom Baggergut selbst geht keine Gesundheitsgefährdung aus. Es handelt sich durchgehend um schwach bis gar nicht belastetes Material aus dem Hauptstrom. Die (ebenfalls nicht gesundheitsgefährdende) Ausgangsbelastung auf den Verbringungsflächen ist generell höher als der Schadstoffgehalt des Baggergutes (vgl. STN753, Planfeststellungsunterlage H2c, Planänderungsunterlage I, Teil 3, Kap. 3.3, Planänderungsunterlage III, Teil 3, Kap. 3.3.3.1).

zu (6):

Der Einwand ist unbegründet, da sich das Risiko einer Havarie vorhabensbedingt nicht verändert (vgl. ASA 583).

zu (7):

siehe Stellungnahme 522, zu den Sachargumenten (6) und (7)

zu (8):

Die Einwendung ist unbegründet. Gemäß Planfeststellungsunterlage H.1a (Ausbaubedingte Änderungen von Tidedynamik und Salztransport) und Planänderungsunterlage III Teil 10 (Gutachten der BAW zu Planänderung III) sind im Bereich von Brokdorf weder für das Hauptfahrwasser der Elbe noch in den Randbereichen vorhabensbedingte Veränderungen der Strömungsgeschwindigkeiten zu erwarten. Entsprechend wird in Unterlage J.3 (Sonstige wirtschaftliche Aspekte, S. 49 – 51) festgestellt, dass keine vorhabensbedingten Auswirkungen auf die Kühlwasserentnahme und -rückgabe der Kraftwerke an der Untereibe zu erwarten sind.

Abgesehen davon werden im ordnungsgemäßen Betrieb keine radioaktiven Abwässer von dem Kernkraftwerk Brokdorf in die Elbe eingeleitet.

Planfeststellungsverfahren
Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe
Mensch

Stellungnahme zu Sachargumentnr.	ASA 712: Einwendungen zu den Schutzgütern der UVS – Schutzgut Mensch / Immissionen
---	---

zu (9):

Die Einwendung ist unbegründet. Wie in Planfeststellungsunterlage H.8 (S. 12) erläutert wird, gibt es in Deutschland für die Beurteilung der durch den Schiffsverkehr verursachten Schallimmissionen keine verbindlichen Rechtsgrundlagen. Die Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) gilt nur für den Neubau oder die wesentliche Änderung von Straßen und Schienenwegen. Die 16. BImSchV wird aber häufig bei wasserrechtlichen Planfeststellungsverfahren als Bewertungsgrundlage herangezogen, da gemäß Bundeswasserstraßengesetz (§ 1) Bundeswasserstraßen dem allgemeinen Verkehr dienen. Bei den in der DIN 18005 T1 „Schallschutz im Städtebau“ angegebenen Orientierungswerten handelt es sich ebenfalls nicht um Grenzwerte, sondern um Zielwerte, deren Einhaltung aus Sicht des Schallschutzes im Städtebau erwünscht ist. Die Orientierungswerte der DIN 18005 gelten für die städtebauliche Planung, nicht jedoch für die Beurteilung der Zulässigkeit von Einzelvorhaben. Sie dienen als Anhaltswerte, von denen sowohl nach oben als auch nach unten abgewichen werden kann.

Für die Abschätzung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Schallbelastung werden worst-case-Annahmen getroffen, die eine Beurteilung von Art und Ausmaß der möglichen Betroffenheiten ermöglichen. Ergänzende Untersuchungen sind nicht erforderlich.

zu (10):

zu den Einwendungen, die sich auf das Schutzgut Luft beziehen: siehe Stellungnahme 762, zu Sachargument (21)

zu den Einwendungen, die sich auf das Thema „Lärm“ beziehen: siehe Stellungnahme 761, zu Sachargument (12)

Stellungnahme zu Planänderung III:

zu (1), (2)

Die Einwände sind unbegründet.

Siehe auch Antworten zu STN712NII (1) und (2). Es werden lediglich Behauptungen aufgestellt und Befürchtungen geäußert. Die angesprochenen Wirkpfade wurden sorgfältig geprüft. Die Einwander liefern keine überprüfbaren Belege. Vermutlich bezieht sich der Einwander zu (1) auf Veröffentlichungen des Bundesamtes für Strahlenschutz. Diese sind dem TdV bekannt. Die mit ihnen verbundene öffentliche Resonanz hat offensichtlich Befürchtungen befördert, die jedoch unbegründet sind, da für die Gesundheit relevante Mengen der beschriebenen radioaktiven Substanzen nicht erreicht werden.

Planfeststellungsverfahren
Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe
Mensch

Stellungnahme zu Sachargumentnr.	ASA 712: Einwendungen zu den Schutzgütern der UVS – Schutzgut Mensch / Immissionen
----------------------------------	--

Im Übrigen ist festzustellen, dass vorhabensbedingt keine Auswirkungen auf ionisierende Strahlen zu erwarten sind.

In Bezug auf die Dioxin-Belastungen in den Überschwemmungsbereichen ist darauf hinzuweisen, dass diese Belastungen überwiegend aus Schadstoffeinträgen im Oberlauf der Elbe resultieren. Die Schadstoffeinträge in die Böden der Überschwemmungsbereiche erfolgen zudem im Wesentlichen über den Wasserpfad; Einträge über den Luftpfad spielen lediglich eine untergeordnete Rolle. In Bezug auf die Dioxineinträge über den Luftpfad haben aktuelle Untersuchungen des Landesamtes für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein an vier Standorten in Altendeich, Nortorf, St. Peter-Ording und Schleswig ergeben, dass die ermittelten Depositionswerte (Halbjahreswerte) an Polychlorierten Dibenzodioxinen und Dibenzofuranen (PCDD/PCDF) den 1994 vom LAI abgeleiteten Depositionswert von 15 pg I-TEQ/m²d deutlich unterschreiten. Der mittlere WHO-TEQ-Wert (Parameter für die Deposition von PCDD/PCDF und dioxinähnlichen Polychlorierten Biphenylen PCB) liegt ebenfalls unter den vom LAI festgelegten Zielwert für die langfristige Luftreinhaltungsplanung (Abschlussbericht über die Bestimmung von PCDD/PCDF und dioxinähnlichen PCB als Bestandteil der Deposition über 6 Monate an vier Standorten in Altendeich, Nortorf, St. Peter-Ording und Schleswig, Stand 26.11.09). Messbare Auswirkungen auf die Zielwerte durch die vorhabensbedingte Erhöhung des Schiffsverkehrs sind nicht zu erwarten.

Planfeststellungsverfahren
Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe
Mensch

Stellungnahme zu Sachargumentnr.	ASA 712: Einwendungen zu den Schutzgütern der UVS – Schutzgut Mensch / Immissionen
----------------------------------	--