

Planfeststellungsverfahren

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

Klima

Inhaltsangabe

Nr. Sachargument	Beschreibung der Stellungnahme	Seite
771	Schutzgut Klima Allgemeines	2

Planfeststellungsverfahren
Fahrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe
Klima

Stellungnahme zu Sachargumentnr.	ASA 771: Schutzgut Klima Allgemeines
---	---

ASA 771: Schutzgut Klima

Allgemeines

(1)

(a) Anlage- oder betriebsbedingte Auswirkungen auf örtliche Lebensräume/ Klimatope würden nach Realisierung des Vorhabens zwar von den UVU-Gutachtern für Ufervorspülungen und Spülfelder eingeräumt, jedoch ohne nähere Begründung als unerheblich bewertet. Auf den Seiten 10 und 11 der Unterlage H.6 (Klima) würden zwar die wesentlichen vorhabensbezogenen Wirkfaktoren genannt, allerdings ohne konkrete und qualitative Angaben zum jeweiligen Umfang.

(b) Aufgrund von Dauer und Intensität der geplanten Baumaßnahme, der Anzahl der benötigten Bagger und Schuten und den umfangreichen Wegstrecken zu den Verbringungsorten sei mit umfangreichen CO²-Emissionen und weiteren Emissionen mit nachteiligen Auswirkungen auf die Schutzgüter Klima und Luft zu rechnen. Die Negierung vorhabensbezogener Auswirkungen auf das Klima sei somit nicht sachgerecht, da sie unstreitig gegeben sei. Ohne eine sachgemäße Ermittlung des Umfangs während der fast zweijährigen Bauphase sei eine sachgemäße Bewertung nicht möglich. Die Unterlagen des TdV seien insoweit unvollständig.

(c) Auch Klimaeffekte der heufigen und künftig noch zunehmenden Unterhaltungsbaggerungen und des voraussichtlich zunehmenden Schiffsverkehrs seien entgegen der Vorgaben aus § 6 UVPG weder dargestellt noch bewertet worden.

(d) Die Aussage, dass die ermittelten voraussichtlichen Zunahmen bei NO_x und SO₂ „vernachlässigbar geringe Auswirkungen“ hätten, zeige das geringe Problembewusstsein der UVU-Gutachter und die Verharmlosungsstrategie des TdV. Derartige Auswirkungen seien keineswegs zu vernachlässigen und schon gar nicht „neutral“. Vorliegende Gutachten zu den schiffsbedingten Luftschadstoffen in Lübeck, Hamburg und anderen Hafenstädten belegten erhebliche Belastungen und Beeinträchtigungen. Die besonders relevanten Feinstaubemissionen wurden vom TdV nicht näher untersucht, obwohl nach Aussage der Gutachter die „PM-10-Konzentrationen überwiegend einer hohen oder sehr hohen Belastung entsprechen“ (H.7, S. 48).

(e) Es sei zum Schutzgut Klima eine Darstellung und Bewertung aller spürbaren Emittenten von Luftschadstoffen und klimarelevanten Gasen der Untereleberregion zur Darstellung und Bewertung der kumulativen Wirkungen (Gesamtbelastung) vorzunehmen.

(2)

Es sei nicht nachvollziehbar, warum zur Untersuchung der Windverhältnisse nur Daten aus dem Zeitraum 1976-1990 verwendet wurden und nicht Datenreihen aus einem dreißigjährigen Mittel, wie in den anderen Untersuchungen zum Schutzgut Klima (Unterlage E.13, S. 12). Windrichtungen und Geschwindigkeiten seien nur im Mittel dargestellt. Um Trends festzustellen, seien Zeitreihen aussagekräftiger. In der Untersuchung zum Schutzgut Klima seien keine Prognosen zur Klimaveränderung einbezogen worden. Ebenso sei in der Bewertung der ausbaubedingten morphologischen Änderungen (Unterlage H.1c Transportprozesse

Planfeststellungsverfahren
Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe
Klima

Stellungnahme zu Sachargumentnr.	ASA 771: Schutzgut Klima Allgemeines
---	---

und Morphodynamik, S. 89) die Klimaentwicklung sogar ausdrücklich ausgenommen worden.

(3)

Die Auswirkungen auf die Klimaveränderung seien nicht ausreichend berücksichtigt worden.

(4)

Ein Einwender aus Haseldorf befürchtet kleinklimatische Änderungen.

(5)

Das Kleinklima werde sich dort negativ entwickeln, wo Verfandungen entstehen. Es werde sich durch die stark zunehmende Verschlickung von Flachwasserzonen, wie etwa dem Mühlenberger Loch auch das Kleinklima in der angrenzenden Marsch weiter verschlechtern. Dies führe zu stärkeren Nachfrösten mit Nachteilen für den Obstanbau durch die Blütenschädigung.

(6)

Es wird mit negativen Auswirkungen auf das Klima gerechnet.

Stellungnahme:

Zu (1(a))

Die Einwendung ist unbegründet.

In der Planfeststellungsunterlage H.6 (Gutachten zum Schutzgut Klima) werden die anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen für Ufervorspülungen und Spülfelder detailliert beschrieben und anschließend bewertet (H.6: S. 24ff.). Es gibt keinen fachlich begründeten Zweifel, die Bewertung des Gutachters in Frage zu stellen.

Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass in der ersten Planänderung vom 03.09.2008 sämtliche Ufervorspülungen am nördlichen Ufer und in der Planänderung III vom 10.05.2010 die letzte Ufervorspülung in Lühe / Wisch sowie die geplanten Spülfelder entfallen sind. Somit entfallen auch die prognostizierten Auswirkungen zu diesen Vorhabensbestandteilen.

Zu (1(b) und (c))

Die Einwendung ist unbegründet.

Inhalt der Planunterlagen ist die Untersuchung der vorhabensbedingten Veränderungen, nicht die Prognose von Vorgängen, die unabhängig vom Fahrrinnenausbau ablaufen. Es wurde deshalb ermittelt, welche vorhabensbedingten Veränderungen der Tidekenngößen unter den Rahmenbedingungen eines weiter vorangeschrittenen Klimawandels (säkularer Meeresspiegelanstieg von 90 cm) eintreten würden. Ergebnis: die vorhabensbedingten Ver-

Planfeststellungsverfahren
Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe
Klima

Stellungnahme zu Sachargumentnr.	ASA 771: Schutzgut Klima Allgemeines
---	---

änderungen wären bei einem höheren Meeresspiegel geringer, weil ein bestimmtes Vertiefungsmaß bei einem höheren Meeresspiegel eine geringere Systemveränderung darstellen würde als beim derzeitigen niedrigeren Meeresspiegel. Für die Sturmflutkenngößen bedeutet das, dass auch bei einem zukünftig erhöhten Meeresspiegel keine beobachtbaren vorhabensbedingten Veränderungen auftreten werden.

Der Fahrrinneausbau selbst wirkt nicht negativ auf das Weltklima, da er keinen dauerhaften und signifikanten Anstieg der CO₂-Emissionen verursacht. Dies liegt daran, dass die Zunahme des Warenverkehrs ohne den Fahrrinneausbau nicht geringer wäre als mit Elbvertiefung. Um Zielorte in der Metropolregion Hamburg oder dem Hinterland des Hamburger Hafens zu erreichen, müssten jedoch weitere Strecken mit Feederschiffen oder im Landverkehr zurückgelegt werden, was zu einem deutlichen Anstieg des Energieverbrauchs und damit der CO₂-Emission je Tonnenkilometer führen.

Da sowohl die jetzigen als auch die zukünftigen Unterhaltungsbaggerungen im Vergleich zum Schiffsverkehr ein seltenes Ereignis darstellen, ist davon auszugehen, dass die Belastung der Luft (und damit des Klimas) durch die Unterhaltungsbaggerungen weniger beeinflusst wird als durch den Schiffsverkehr.

Zu 1(d))

Gemäß Unterlage H.7 (Gutachten zum Schutzgut Luft, S. 45/53) bezieht sich die Aussage, wonach der prognostizierte Anstieg der Schiffsverkehre auf der Unter- und Außenelbe vernachlässigbare geringe Auswirkungen hat, explizit auf die Langzeit-Immissionswerte. Bei den Langzeit-Immissionswerten handelt es sich um die Jahresmittelwerte. Untersuchungen zum Einfluss des Schiffsverkehrs auf die Immissionssituation an der Elbe (Projekt „Wattozon II“) haben ergeben, dass vorbeifahrende Schiffe die Immissionssituation an einem Immissionsort nur für sehr kurze Zeit im Sekunden- bis wenige Minutenbereich beaufschlagen. Die verursachten Immissionspeaks sind in den zur Bewertung der Immissionssituation gemäß BImSchV bzw. gemäß TA Luft heranzuziehenden Halbstunden- und Stundenmittelwerten kaum bis gar nicht mehr nachweisbar. In den Jahresmittelwerten (Langzeit-Immissionswerte) ist ein Einfluss gar nicht nachweisbar. Auf diesen Sachverhalt bezieht sich die Aussage, wonach durch die vorhabensbedingte Zunahme des Schiffsverkehrs nur vernachlässigbar geringe Auswirkungen auf die Langzeit-Immissionswerte zu erwarten sind.

In Unterlage H.7 (Gutachten zum Schutzgut Luft), Tab. 4.4-1 (S. 47/53) werden die vorhabensbedingten Auswirkungen auf das Schutzgut Luft infolge der Zunahme des Schiffsverkehrs in ihrer Erheblichkeit als „neutral“ bewertet. Diese Bewertung ist zu korrigieren. Der Grad der Erheblichkeit ergibt sich gemäß Unterlage E (Zusammenfassender UVU-Bericht), Tab. 1.2-9 (S. 24/71) aus der Kombination der Kriterien Grad der Veränderung, Dauer der Auswirkung und räumliche Ausdehnung. Die vorhabensbedingte Erhöhung der Luftschadstoffimmissionen wird nicht zu einer Änderung des Bestandswerts führen, ist aber dem ge-

Planfeststellungsverfahren
Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe

Klima

Stellungnahme zu Sachargumentnr.	ASA 771: Schutzgut Klima Allgemeines
---	---

bietsbezogenen Zielsystem tendenziell abträglich. Daher ist der Grad der Veränderung als gering negativ einzustufen. Da die Dauer der Auswirkung langfristig und die räumliche Ausdehnung großräumig ist, sind nach Tab. 1.2-9 in Unterlage E die Auswirkungen auf das Schutzgut Luft als unerheblich negativ zu bewerten.

Die Behauptung, die Feinstaubemissionen seien nicht näher untersucht worden, trifft nicht zu. Für die Beurteilung der Schwebstäubbelastung der Luft wurde der Parameter PM 10 (Partikel der Korngröße < 10 µm) herangezogen. Für diesen Parameter werden in Planfeststellungsunterlage H.7 (Gutachten zum Schutzgut Luft) die Vorbelastung (Ist-Zustand) und die vorhabensbedingten Auswirkungen beschrieben und bewertet. Dabei ist schon der Ist-Zustand durch eine überwiegend hohe oder sehr hohe Belastung gekennzeichnet. Das Gutachten kommt zu dem Schluss, dass vorhabensbedingt keine erheblichen Auswirkungen auf das Schutzgut Luft zu erwarten sind (s.a. Stellungnahme zu (1)).

Zu (1(e))

Die Darstellung und Bewertung aller „spürbaren Emittenten von Luftschadstoffen und klima-relevanten Gase der Untereelberegion“ ist nicht Gegenstand einer UVU. Gemäß UVPG umfasst die Umweltverträglichkeitsuntersuchung u. a. die Beschreibung der Umwelt und ihrer Bestandteile im Einwirkungsbereich des Vorhabens sowie die Angaben zur Feststellung und Bewertung erheblicher nachteiliger Umweltauswirkungen des Vorhabens. Zur Beschreibung und Bewertung des Ist-Zustandes wurden die Messwerte von verschiedenen repräsentativen Messstationen im Untersuchungsgebiet herangezogen. Damit wird die Vorbelastung in ihrer Gesamtheit erfasst. Die Bewertung der Auswirkungen erfolgt immer bezogen auf das Vorhaben, d. h. es werden alle, im Zusammenhang mit dem Vorhaben relevanten Schadstoffquellen betrachtet. Eine umfassende Betrachtung aller Schadstoffquellen im Untersuchungsgebiet lässt sich aus den Anforderungen des UVPG nicht ableiten. Die „kumulativen Wirkungen (Gesamtbelastung)“ werden durch die Überlagerung von Vorbelastung (Immissionssituation im Ist-Zustand) und vorhabensbedingter Zusatzbelastung erfasst.

Zu (2) und (3)

Die Einwendung ist unbegründet.

In der Planfeststellungsunterlage H.6 (Gutachten zum Schutzgut Klima) wurden die vorhabensbedingten Veränderungen auf das derzeitige Klima im Untersuchungsgebiet untersucht. Das Gutachten kommt zu dem Schluss, dass sich durch das Vorhaben lokal keine erheblichen Auswirkungen auf das Schutzgut Klima ergeben. (s.a. Stellungnahme zu (1))

Für das Schutzgut Klima wurden entsprechend der Planfeststellungsunterlage H.6 (Gutachten zum Schutzgut Klima), Kap. 2.1.1, S. 12 als Datengrundlage der untersuchten Klimaparameter das langjährige Mittel aus dem Zeitraum 1961-1990 herangezogen; weil diese der

Planfeststellungsverfahren
Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe
Klima

Stellungnahme zu Sachargumentnr.	ASA 771: Schutzgut Klima Allgemeines
---	---

letzten vollständigen Klimanormalperiode entsprechen. Angaben zu den Windverhältnissen beziehen sich auf den Zeitraum 1976-1990. Ergänzend werden die Monatsmittelwerte von Temperatur und Niederschlag auf Basis der an den Klimastationen Cuxhaven, Glückstadt und Mittelnkirchen gemessenen Werte aus dem Zeitraum 1991-2004 (DWD 2005) den Daten der Klimanormalperiode (1961-1990) gegenübergestellt. Die seit dem 01.11.1990 bestehende Klimastation Mittelnkirchen wird als Ersatz für die zeitgleich aufgehobene Station Jork herangezogen; beide Ortschaften liegen etwa 4 km voneinander entfernt. Windverhältnisse aus dem Zeitraum 1990-2004 werden auf Basis der Daten der Klimastation Cuxhaven dargestellt (DWD 2005). Daten zur Station Hamburg- St. Pauli aus dem Zeitraum 1991-2004 standen zunächst nicht zur Verfügung. Auf eine ergänzende Anfrage beim DWD wurde seitens der Gutachter verzichtet, da keine Erkenntnisgewinn zu erwarten ist, der zu einer veränderten Prognose vorhabensbedingter Auswirkungen führt.

Der Einwand, Aspekte der globalen Klimaentwicklung seien nicht ausreichend berücksichtigt, trifft nicht zu.

Inhalt der Planunterlagen ist die Untersuchung der vorhabensbedingten Veränderungen, nicht die Prognose von Vorgängen, die unabhängig vom Fahrrinnenausbau ablaufen. Es wurde deshalb ermittelt, welche vorhabensbedingten Veränderungen der Tidekenngößen unter den Rahmenbedingungen eines weiter vorangeschrittenen Klimawandels (säkularer Meeresspiegelanstieg von 90 cm) eintreten würden. Ergebnis: die vorhabensbedingten Veränderungen wären bei einem höheren Meeresspiegel geringer, weil ein bestimmtes Vertiefungsmaß bei einem höheren Meeresspiegel eine geringere Systemveränderung darstellen würde als beim derzeitigen niedrigeren Meeresspiegel. Für die Sturmflutkenngößen bedeutet das, dass auch bei einem zukünftig erhöhten Meeresspiegel keine beobachtbaren vorhabensbedingten Veränderungen auftreten werden.

Der Fahrrinnenausbau selbst wirkt nicht negativ auf das Weltklima, da er keinen dauerhaften und signifikanten Anstieg der CO₂-Emissionen verursacht. Dies liegt daran, dass die Zunahme des Warenverkehrs ohne den Fahrrinnenausbau nicht geringer wäre als mit Elbvertiefung. Um Zielorte in der Metropolregion Hamburg oder dem Hinterland des Hamburger Hafens zu erreichen, müssten jedoch weitere Strecken mit Feederschiffen oder im Landverkehr zurückgelegt werden, was zu einem deutlichen Anstieg des Energieverbrauchs und damit der CO₂-Emission je Tonnenkilometer führen würde.

Zu (4)

Die Einwendung ist unbegründet.

Laut Planfeststellungsunterlage H.6 (Gutachten zum Schutzgut Klima) kann es im Bereich der Ufervorspülungen, der Spülfelder und durch die Veränderungen der Tidewasserstände, der Strömungsverhältnisse, der Sedimentations- und Erosionsverhältnisse, der Überflutungshäufigkeiten und –dauern, sowie der schiffserzeugten Belastungen örtlich zu geringfügigen

Planfeststellungsverfahren
Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe
Klima

Stellungnahme zu Sachargumentnr.	ASA 771: Schutzgut Klima Allgemeines
---	---

gigen Klimatopumwandlungen kommen. Diese Klimatopumwandlungen führen allerdings nicht zu einer Bestandswertveränderung und sind als neutral zu bewerten. Damit ergeben sich keine erheblichen Auswirkungen auf das Schutzgut Klima.

Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass in der ersten Planänderung vom 03.09.2008 sämtliche Ufervorspülungen am nördlichen Ufer und in der Planänderung III vom 10.05.2010 die letzte Ufervorspülung in Lühe / Wisch sowie die geplanten Spülfelder entfallen sind. Somit entfallen auch die prognostizierten Auswirkungen zu diesen Vorhabensbestandteilen.

Zu (5)

Die Einwendung ist unbegründet.

Durch die Veränderung der Sedimentations- und Erosionsverhältnisse kann es laut Gutachten H.6 (Umweltverträglichkeitsuntersuchung – Schutzgut Klima) örtlich zu sehr geringfügigen Klimatopumwandlungen kommen, die allerdings auf das Schutzgut Klima neutral wirken. Eine Veränderung des Bestandswertes ist ausgeschlossen. Somit ergeben sich keine erheblichen Auswirkungen auf das Schutzgut Klima. Dies gilt auch für den Bereich des Mühlenberger Loches und die angrenzenden Marschgebiete.

Zu (6)

Die Einwendung ist unbegründet.

Im Gutachten H.6 (Umweltverträglichkeitsuntersuchung – Schutzgut Klima) wurden die Auswirkungen auf das Schutzgut Klima untersucht. Dieses Gutachten kommt zu dem Schluss, dass es zwar lokal zu geringfügigen Klimatopumwandlungen kommen wird. Diese sind aber als neutral zu beurteilen und führen zu keiner erheblichen Auswirkung auf das Schutzgut Klima. Eine Gefährdung der Deichsicherheit durch steigende Sturmflutscheitelwasserstände infolge der Fahrrinnenanpassung ist nicht gegeben.