

Antwort auf eine Große Anfrage

- Drucksache 15/3753 -

Wortlaut der Großen Anfrage der Fraktion der SPD vom 17.04.2007

Der lange weite Elbstrom - ist die Landesregierung damit überfordert?

Die Elbe ist mit 1 091 km Länge einer der längsten Flüsse Europas. Der deutsche Anteil beträgt 727 Fluss-Kilometer. Da die Elbe ins Meer mündet, gilt sie als Strom. Zunächst durchquert der Strom das nördliche Tschechien in einem weiten Bogen, um dann durch Deutschland und dabei u. a. durch die Städte Dresden, Magdeburg und Hamburg zu fließen und schließlich bei Cuxhaven in die Nordsee zu münden. Sie berührt acht Bundesländer. Während der deutschen Teilung bis 1990 war die Elbe auch über eine längere Strecke Grenzfluss.

Trotz zeitweiliger extrem starker Belastungen durch Schwermetalle und andere Schadstoffe gilt sie insbesondere im Mittellauf für einen europäischen Fluss als naturbelassen, was sich vor allem auf den dort geringen Ausbauzustand bezieht.

Wegen dieses besonders naturbelassenen Zustandes ist die mittlere Elbe von großer Bedeutung für den Umwelt- und Naturschutz. Bereits 1990 wurde das Biosphärenreservat Mittlere Elbe geschaffen. Das Gebiet des Reservats war zunächst rund 43 000 ha groß. Mit der Anerkennung der Flusslandschaft Elbe ist 1997 ein erweitertes UNESCO-Biosphärenreservat entstanden, das (nach und nach) Flächen der Länder Sachsen-Anhalt, Brandenburg, Niedersachsen, Mecklenburg-Vorpommern und Schleswig-Holstein einschloss.

Das im Jahr 2002 einstimmig vom Landtag eingerichtete Biosphärenreservat „Niedersächsische Elbtalaue“ ist der niedersächsische Beitrag zu diesem länderübergreifenden Schutzgebiet.

Das Ziel des Biosphärenreservats „Niedersächsische Elbtalaue“ besteht darin, diese einmalige Auenlandschaft mit ihren landschaftlichen, kulturellen, sozialen sowie ökonomischen Werten und Funktionen so zu erhalten und zu entwickeln, dass ein nachhaltiges Miteinander von Mensch und Natur möglich ist.

Seit 2003 weichen die Landesregierung und die CDU- und FDP-Fraktionen von diesem Grundsatz ab. Die Hochwasserereignisse der letzten Jahre haben alle Anrainerländer vor besondere Herausforderungen gestellt und das Augenmerk der öffentlichen Diskussion auf sich gezogen. Dies gilt insbesondere für den Hochwasserschutz im Bereich der mittleren Elbe. Während auf Länderebene ständig Forderungen nach Koordination zwischen den Ländern erhoben werden, werden der Hochwasserschutz und dessen Planung im Land selbst auf die Kommunen abgewälzt und die Rolle des Landes auf eine Moderatorenrolle im Streitfall reduziert. Selbst im kürzlich vorgelegten Hochwasserschutzplan Niedersachsen Untere Mittel Elbe fehlt eine ganzheitliche Beurteilung der Hochwasserschutzmaßnahmen für den niedersächsischen Abschnitt. Gleichzeitig wird die Forderung erhoben, die Elbe ganzjährig schiffbar zu machen. Dies würde einen Ausbau des gesamten Stromes erfordern.

Im Bereich der Unterelbe ergibt sich ein völlig anderes Bild; insofern ist die Elbe ein zweigeteilter Fluss. Die Unter- und Außenelbe ist der längste tideabhängige Strom Deutschlands und mit seinem vielgestaltigen Fluss- und Mündungsgebiet von hoher maritimer, touristischer und ökologischer Bedeutung.

In der Vergangenheit hat es zahlreiche menschliche Eingriffe in Flusslauf und Uferlandschaft gegeben: zur Landgewinnung, zum notwendigen Schutz vor Hochwasser, zur Gewährleistung immer größerer, schiffbarer Wassertiefen und zur Anlage von Hafenbecken und Kaianlagen. Bei jeder dieser Maßnahmen musste die Frage beantwortet werden, ob diese Eingriffe mit den natürlichen Vor-

gängen im Fließgewässer zu vereinbaren waren oder ob sie allein oder in der Summe irreversiblen Schaden anrichten würden.

In den vergangenen Jahrzehnten wurden aufgrund der Anforderungen der Hamburger Hafenwirtschaft und der stetigen Zunahme des Containerverkehrs und der damit verbundenen Entwicklungen neuer Schiffstypen mehrfach Vertiefungen bzw. „Fahrrinnenanpassungen“ vorgenommen. Für die niedersächsischen Anlieger sind mit jeder Maßnahme die Besorgnisse im Hinblick auf die Deichsicherheit und die Berücksichtigung der vielfältigen Interessen der Bevölkerung gestiegen.

Für die letzte 1999 abgeschlossene Elbvertiefung und Fahrrinnenverbreiterung wurde im damaligen Planfeststellungsverfahren eine umfangreiche Beweissicherung vereinbart; der Zeitraum dieser Beweissicherung wurde von 2000 bis 2015 festgelegt. Obwohl bisher nicht alle Auswertungen dieser Verfahren vorliegen (2004 hat die Bezirksregierung Lüneburg den dritten Beweissicherungsbericht Hamburgs sogar aufgrund erheblicher Mängel zurückgewiesen), wurde bereits im Februar 2002 der weitere Ausbau der Fahrrinne von Unter- und Außenelbe von der Freien und Hansestadt Hamburg beim Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen beantragt und vor einigen Wochen sogar ein Antrag auf vorgezogene Teilmaßnahmen gestellt.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Landesregierung:

1. Wie viele Elbvertiefungen bzw. Fahrrinnenanpassungen mit welchem Volumen hat es seit den 60er-Jahren gegeben?
2. Welche gutachterlichen Begleitungen mit welchen Ergebnissen hat es jeweils gegeben, und welche Schlüsse wurden daraus gezogen?
3. Welche Beweissicherungsverfahren wurden zu welchen Verfahren/Maßnahmen mit welchen Ergebnissen durchgeführt?
4. Ist das Beweissicherungsverfahren zur letzten Elbvertiefung abgeschlossen?
5.
 - a) Wenn ja: Mit welchen Ergebnissen?
 - b) Wenn nein: Warum wurde das Verfahren noch nicht abgeschlossen, und wann rechnet die Landesregierung mit der Vorlage der Ergebnisse?
6. Welche Erkenntnisse über die Auswirkungen der letzten Elbvertiefung gibt es schon jetzt im Hinblick auf
 - a) die Wattflächen,
 - b) die Deiche,
 - c) die Deckwerke,
 - d) die Sielbauwerke,
 - e) die Häfen,und erlauben diese eine abschließende Bewertung, und welche Schlussfolgerungen für die stattgefundenen Maßnahmen sowie für zukünftige Planungen für die o. g. Punkte werden daraus abgeleitet?
7. Was unternimmt die Landesregierung, um vom Vorhabenträger die Beseitigung der festgestellten Schäden zu erreichen?
8. Wie weit wurden die planfestgestellten Kompensationsmaßnahmen der letzten Fahrrinnenanpassung umgesetzt?
9. Wie ist eine erneute Elbvertiefung mit den Zielen der europäischen Wasserrahmenrichtlinie (EU-WRRL), die den Schutz und die nachhaltige Bewirtschaftung von Gewässern vorsieht, zu vereinbaren?
 - a) Ist die Erreichung eines guten ökologischen Zustands der Elbe im Sinne der EU-WRRL bis zum Jahr 2015 bei einer weiteren Vertiefung noch zu erreichen oder eher gefährdet?

- b) Inwieweit werden die Grundwasserkörper im Flussgebiet der Elbe durch eine weitere Vertiefung beeinträchtigt?
- c) Widerspricht eine weitere Vertiefung der Elbe den Zielen eines vorbeugenden Gewässerschutzes im Sinne der EU-WRRL, die zum einen die Wechselwirkung zwischen Grundwasser, Oberflächenwasser, Auen- und Küstengewässern, zum anderen die Einheit von Gewässereinzugsgebieten beschreibt und somit die ökologische Funktion der Gewässer als Lebensraum für Flora und Fauna und den Naturschutz stärker als bisher in den Vordergrund stellt?

Die Antworten bitte jeweils mit Begründung.

10. Welche Möglichkeiten für notwendige Kompensationsmaßnahmen, u. a. gemäß FFH-Richtlinie, sieht die Landesregierung in Niedersachsen?
11. Wird für die beantragte weitere Elbvertiefung eine Strategische Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt werden?
12. Gibt es Erkenntnisse darüber, wie z. B. weitere Auskolkungen des Unterwasserbereiches verhindert werden können und welche Auswirkungen die geplante Verfüllung der Medemrinne nach sich ziehen wird?
13. Welche Auswirkungen könnte die weitere Verschiebung der Brackwasserzone Richtung Hamburg auf das Obstanbaugebiet Altes Land haben?
14. Wie hoch ist der Kosten-Nutzen-Faktor für die geplante Fahrrinnenanpassung mit und ohne Einbeziehung des Baus des Tiefwasserhafens in Wilhelmshaven?
15. Inwiefern ist während des letzten Treffens der Wirtschafts- und Umweltminister aus Hamburg, Schleswig-Holstein und Niedersachsen im April 2007 in Hamburg bereits ein grundsätzliches Einvernehmen über die neuerliche Elbvertiefung erzielt worden?
 - Wenn ja: unter welchen Bedingungen/nach welchen Kriterien wurde das Einvernehmen erzielt?
 - Wenn nein: aus welchen Gründen wurde das Einvernehmen nicht in Aussicht gestellt?
16. Was bedeutet die Festlegung der Deichsicherheit vor allen anderen Belangen konkret im Hinblick auf die Abwägung vor einer Entscheidung über die Erteilung bzw. die Versagung des Einvernehmens?
17. Wird über die Erteilung des Einvernehmens zur Maßnahme allein das Kabinett entscheiden, oder wird es im Parlament darüber eine Abstimmung geben?
18. Ist die Erteilung eines Einvernehmens der Landesregierung für die beantragten vorgezogenen Teilmaßnahmen erforderlich?
19. Wie hoch sind die Finanzmittel, die seit dem Elbhochwasser 2003 in Maßnahmen
 - a) des technischen Hochwasserschutzes (Deichverstärkung) und
 - b) des nachhaltigen Hochwasserschutzes (Beseitigung von hydraulischen Engstellen, Vergrößerung der Retentionsflächen) geflossen sind?
 - c) In welchem Umfang sind seit dieser Zeit Finanzmittel in die Verstärkung von Deichverteidigungswegen entlang der Elbe und ihrer Seitenzuflüsse eingesetzt worden?
20. Im Planfeststellungsbeschluss zum Hochwasserschutz in Hitzacker wird eine Verminderung des Rückhaltevolumens der Jeetzelniederung von ca. 8 Mio. m³ festgestellt.
 - a) War eine solche Verschlechterung unausweichlich?
 - b) Wie bewertet die Landesregierung diesen Verlust?
 - c) Auf welche Weise beabsichtigt sie diesen wieder auszugleichen?

21. Nach dem Hochwasser 2006 kündigte die Landesregierung an, einen längst überfälligen Staatsvertrag mit den Ländern Brandenburg und Sachsen-Anhalt hinsichtlich der Flutung der Havelpolder schließen zu wollen. Aus welchen Gründen liegt dieser bis heute nicht vor?
22. Bis heute liegt für die Elbe noch kein länderübergreifend abgestimmtes Hochwasserschutzkonzept vor. Welche Schritte will die Landesregierung unternehmen, um zeitnah zu einem solchen Plan zu kommen?
23. Der sogenannte Hochwasserschutzplan Untere Mittelelbe listet ausschließlich Deichbaumaßnahmen der Deichverbände auf und lässt eine ganzheitliche Betrachtung vermissen. Welche Auswirkungen haben die dort genannten technischen Maßnahmen auf die nicht durch Deiche geschützten niedersächsischen Gebiete?
24. Der größte Teil der in den Elbauen noch vorhandenen Auenwälder (insbesondere Hartholzaue) ist überaltert bzw. unterliegt nicht mehr dem direkten Hochwassergang der Elbe. Auf welchem Weg plant das Umweltministerium dem Verlust dieses prägenden und europaweit artenreichsten Lebensraumes entgegenzuwirken?
25. Im November vergangenen Jahres griff der Umweltminister Sander persönlich zur Kettensäge und fällte in der Kernzone des UNESCO-Biosphärenreservats Weiden und Pappeln. Inwieweit ist dieser Eingriff mit den Prüfanforderungen einer FFH-Verträglichkeitsprüfung gerechtfertigt worden, bzw. warum hat keine FFH-Verträglichkeitsprüfung stattgefunden?
26. Aus welchen Beweggründen fand die provokante Aktion statt, und warum verursacht der Minister dadurch das Vertragsverletzungsverfahren der EU gegenüber der Bundesrepublik Deutschland und gefährdet so auch die Reputation des Landes Niedersachsen in Brüssel?
27. Inwiefern wird die Landesregierung auf die schwerwiegenden Vorwürfe der Verletzung einer ganzen Reihe von Naturschutzgesetzen und Artikeln der FFH- und EU-Vogelschutzrichtlinie sowie des Artikel 10 des EG-Vertrages reagieren und die Beweislast bewältigen, und welche Konsequenzen wird sie daraus ziehen (z. B. internationales Recht bzw. die nationalen Vorgaben, die sich daraus ergeben, dass das Gebiet den Status als UNESCO-Biosphärenreservat hat: § 10 Abs. 1 NElbtBRG, Gesetz über das Biosphärenreservat „Niedersächsische Elbtal-aue“, danach sind im Gebietsteil C, dem Tatort der „Kettensägenaktion“, alle Handlungen, die den Gebietsteil oder einzelne seiner Bestandteile zerstören, beschädigen oder verändern, verboten; darüber hinaus führt § 10 Abs. 2 NElbtBRG weitere verbotene Gefährdungen und Störungen aus; weiter betroffen: europäisches Gemeinschaftsrecht: Verstoß gegen Artikel 6 Abs. 2, 3, 4 FFH-RL (92/43/EWG) i. V. m. Artikel 7 FFH-RL und Artikel 4 Abs. 1, 2, Vogelschutz-RL., Artikel 6 Abs. 2, Artikel 6 Abs. 3, Artikel 6 Abs. 4, Artikel 7 FFH-RL i. V. m. Artikel 4 Abs. 1, Artikel 10 des EG-Vertrages, der zum einen die Verpflichtung zur effektiven Umsetzung europäischen Rechts, zum anderen die Verpflichtung zur loyalen Zusammenarbeit mit den Gemeinschaftsorganen enthält und § 55 Abs. 1 NNatG)?
28. Warum weigert sich die Landesregierung, die geforderten 2 D-Modelle anzufertigen, um in diesen sensiblen Kernzonenbereichen eines UNESCO-Biosphärenreservats zu exakten Ergebnissen zu kommen?
29. Wie hoch schätzt die Landesregierung die hierfür notwendigen Kosten ein?
30. Im Dezember 1997 übergab die UNESCO auch dem Land Niedersachsen die Anerkennungsurkunde für das Biosphärenreservat Flusslandschaft Elbe. Obwohl spätestens nach drei Jahren gefordert, liegt bis heute kein länderübergreifendes Rahmenkonzept für das Biosphärenreservat vor. Welchen verbindlichen Zeitplan hat sich die Landesregierung für die Umsetzung dieser Anforderungen gesetzt, und auf welchem Wege plant die Landesregierung die länderübergreifende Arbeit zu verstärken?
31. Welchen Beitrag kann nach Ansicht der Landesregierung die Bundeswasserstraßenverwaltung hinsichtlich ihrer Eigentumsflächen, ihres Personals und ihrer Infrastruktur für die Belange der Gewässerpflege im Sinne der EU-WRRL leisten?

32. Wie bewertet die Landesregierung die Möglichkeit, den insgesamt rückläufigen Schiffsverkehr auf der Elbe durch Ertüchtigung der Kanalverbindungen (Elbe-Seiten-Kanal, Mittellandkanal) grundsätzlich umzuleiten?
33. Inwiefern wird eine Ökologisierung der dann verbliebenen Elbabschnitte im Sinne der EU-WRRL durch die Landesregierung geplant, und wie soll sie umgesetzt werden?
34. Inwieweit hat die Landesregierung ein Konzept zum Flächentausch des dioxinverseuchten Elbvorlandes mit Binnendeichflächen, um den betroffenen Landwirten zu helfen, und welche Finanzmittel wird sie für welchen Zeitraum bereitstellen?
35. Nach welchem Flächennutzungskonzept soll dann künftig auf den Vorlandflächen vorgegangen werden und welche Maßnahmen/Vorhaben sind hierbei zur Entwicklung autotypischer Lebensräume vorgesehen?

Antwort der Landesregierung

Niedersächsisches Umweltministerium
- 17-01425-5-02-001 -

Hannover, den 22.05.2007

Die Elbe ist einer der bedeutendsten Flüsse Mitteleuropas. Das Einzugsgebiet ist, wie auch das anderer Flussgebiete, durch menschliche Eingriffe geprägt.

Die Landesregierung hat dem Biosphärenreservat „Niedersächsische Elbtalau“ im positiven Sinne dazu verholfen, ein Miteinander von Mensch und Natur zu ermöglichen. Die vielfältigen Funktionen für den Naturhaushalt, für den Tourismus und als Verkehrsweg konnten im Programm „Natur erleben“ sinnvoll gebündelt und als Erlebnis für die Menschen vor Ort gestaltet werden.

Gleichzeitig haben die Hochwasserereignisse von 2002 und 2006 deutlich gemacht, dass wir hier immer vor besonderen Herausforderungen im Hochwasserfall stehen.

Für die Landesregierung hat der Hochwasserschutz höchste Priorität. Das zeigt sich auch daran, dass in diesem Bereich die finanziellen Mittel für Hochwasserschutzmaßnahmen kontinuierlich zur Verfügung gestellt werden konnten.

Aufgabe des Landes ist es, flussgebietsbezogene, konzeptionelle Planungen im Hochwasserschutz als Basis einer funktionalen Daseinsvorsorge durchzuführen. Das Land unterstützt die Gemeinden bei ihren Vorhaben durch Bereitstellung der erforderlichen Planungsdaten.

Es sollen vorrangig diejenigen Maßnahmen durchgeführt werden, mit denen die größten Defizite im Hochwasserschutz wirkungsvoll abgebaut und die im Hinblick auf die Rechts- und Finanzlage des Landes ohne unüberwindliche Schwierigkeiten umgesetzt werden können. In diesem Umfeld stellt sich der Hochwasserschutz in Niedersachsen als Daueraufgabe dar.

Wie bisher haben die Gemeinden die Aufgabe, einen ausreichenden Hochwasserschutz für ihre Flächen zu gewährleisten.

Die vorgesehene Fahrrinnenanpassung der Elbe ist aus Sicht der Landesregierung für den Hafenstandort Hamburg und die umliegende Region von großer Bedeutung. Allein in Niedersachsen sind zehntausende Arbeitsplätze abhängig vom Hamburger Hafen. Der gesamte Elbe-Weser-Raum, besonders die Landkreise Harburg, Stade und Cuxhaven, profitieren erheblich von der kräftigen Aufwärtsentwicklung des Hamburger Hafens. Viele niedersächsische Unternehmen sind eng mit dem Hamburger Hafen verbunden. Die geplante Fahrrinnenanpassung als Voraussetzung für ein weiteres Wachstum des Güterumschlages im Hamburger Hafen ist damit auch für die weitere wirtschaftliche Entwicklung des nördlichen Niedersachsens von besonderem Interesse.

Diese positiven Aspekte müssen sorgsam gegen die möglichen Nachteile abgewogen werden. Dabei ist sich das Land Niedersachsen bewusst, dass bereits mit den früheren Anpassungen erheb-

lich in das Flussregime eingegriffen wurde. Diese Maßnahmen haben dazu geführt, dass die Strömungsgeschwindigkeit sich erhöhte und die Tidewasserstände sich nachteilig veränderten. Hierdurch hat die Erosionskraft des fließenden Wassers stetig zugenommen. In der Folge werden Wattflächen abgetragen, Deckwerke beschädigt und Unterwasserböschungen in Richtung auf die Deiche erodiert. Diese Entwicklungen werden durch die zunehmenden, schifffahrtsbedingten Belastungen noch verstärkt. Daneben führten die Strombaumaßnahmen zu einer Veränderung des Sedimentsystems in der Elbe. In der Folge unterliegen die Seitenarme der Elbe mit den dort angesiedelten Häfen einer verstärkten Verschlickung. Insgesamt führen diese Veränderungen für die jeweiligen Unterhaltungspflichten zu erhöhten Aufwendungen.

Einer erneuten Fahrrinnenanpassung wird Niedersachsen nur zustimmen, wenn negative Auswirkungen auf die Deichsicherheit sowie auf die Natur und Landschaft vermieden werden. Der niedersächsischen Bevölkerung dürfen keinerlei ausbaubedingte Risiken zugemutet werden.

Bereits mit ihrer Zustimmung zur Aufnahme des Vorhabens in den Bundesverkehrswegeplan hat die niedersächsische Landesregierung daher konkrete Bedingungen genannt, die im Rahmen des Vorhabens zu erfüllen sind: Der Landtag hat in seiner Entschließung vom 23.06.2005 entsprechende Forderungen erhoben (Drs. 15/2064). In der Antwort der Landesregierung vom 09.01.2006 zu der vorgenannten Entschließung sind diese aufgenommen worden (Drs. 15/2522).

Die Planfeststellungsunterlagen wurden von den Fachbehörden des Landes Niedersachsen eingehend geprüft und kritisch hinterfragt. Von der Reaktion der Ausbauträger wird das Land Niedersachsen unter Einbeziehung der oben genannten Entschließungen seine Entscheidung abhängig machen. Aus heutiger Sicht kann vorgezogenen Teilmaßnahmen nicht zugestimmt werden.

Die Deichsicherheit hat für das Land, unabhängig von den wirtschaftlichen Interessen, oberste Priorität. Für die weitere Fahrrinnenanpassung muss nachvollziehbar und überzeugend belegt sein, dass die Deichsicherheit ohne Abstriche gewährleistet ist und auch künftige Generationen sicher im Schutze der Deiche leben können.

Dies vorangestellt, beantworte ich die Große Anfrage namens der Landesregierung wie folgt:

Zu 1:

Das Land hat zu folgenden Fahrrinnenanpassungen Einvernehmen erteilt, wobei nicht vom Volumen, sondern von der Tiefe ausgegangen wird:

- 1961 wurde die Soltiefe (Seekartennull) von 10 m auf 11 m,
- 1969 auf 12 m und
- 1978 auf 13,5 m erhöht.

Durch die letzte Fahrrinnenanpassung im Jahre 1999 wurde die Soltiefe auf 14,5 m erhöht. Damit können Schiffe mit einem Salzwassertiefgang von 12,6 m (tideunabhängig) und 13,5 m (tideabhängig) den Hamburger Hafen anlaufen.

Zu 2:

Zu den jeweiligen Fahrrinnenanpassungen sind durch die Bundesanstalt für Wasserbau (BAW) fachtechnische Gutachten zur Tidedynamik nach dem damaligen Stand der Technik erstellt worden. Aus ihnen wurde im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens die Kenntnis gezogen, dass die Umsetzung der beantragten Maßnahmen realisierbar und dass ein Beweissicherungsverfahren für mögliche Schäden erforderlich ist.

Für die Elbvertiefung 1978 (KN-13,5 m-Ausbau) liegt ein Ergebnisbericht zur Beweissicherung vor. Zur letzten Fahrrinnenanpassung wird auf die Antwort zu Frage 5 Bezug genommen.

1995 hat die Forschungsstelle Küste ein Gutachten zu ausbaubedingten Wasserstandsänderungen in Folge des KN-13,5 m-Ausbaus im Rahmen der gemeinsamen Beweissicherung mit der WSV des Bundes und Schleswig-Holstein erarbeitet. Die Ergebnisse des Gutachtens haben unverändert Eingang in den einvernehmlichen Beweissicherungsbericht des Bundes, Schleswig-Holsteins und Niedersachsens gefunden. Wesentliche Ergebnisse waren:

- a) der morphologische Nachlauf verstärkte die ausbaubedingten Wasserstandsänderungen deutlich gegenüber der Prognose der Bundesanstalt für Wasserbau,
- b) die ausbaubedingten Erhöhungen des mittleren Tidehochwasser haben zu Verlusten an vorsorglicher Deichsicherheit geführt.

Für die vorgelegten Gutachten des Planfeststellungsverfahrens werden vom Niedersächsischen Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (NLWKN) begleitende fachliche Stellungnahmen erarbeitet.

Zu 3:

Zur Fahrrinnenanpassung im Jahre 1978 wurde ein Beweissicherungsverfahren zu folgenden Parametern durchgeführt:

- Salinität,
- Uferabbrüche,
- Strömungen,
- Wasserstandsveränderungen.

Die Veränderungen sind einvernehmlich vom Bund und den beteiligten Küstenländern beurteilt worden. Als wesentliches Ergebnis der Beweissicherung zur Fahrrinnenanpassung 1978 ist festzustellen, dass sich die prognostizierten Wasserstände in der Realität nicht bestätigt haben. Das MThw fällt höher und das MTnw niedriger aus. Durch die höher eintretenden Wasserstände werden die beim Bau der Deiche berücksichtigten Sicherheiten für einen zukünftigen Meeresspiegelanstieg teilweise aufgezehrt. Zur letzten Fahrrinnenanpassung wird auf die Antwort zu Frage 6 Bezug genommen.

Zu 4:

Nein.

Zu 5:

Das Beweissicherungsverfahren ist auf 15 Jahre angelegt. Die Erkenntnisse werden in jährlichen Beweissicherungsberichten vom Wasser- und Schifffahrtsamt Hamburg und der Hamburg Port Authority zusammengefasst. Sie werden von einer Bund-Länder-Gruppe gemeinsam beraten und interpretiert. Der erste und zweite Beweissicherungsbericht von 2001 und 2002 liegen abgestimmt vor. Dem Jahresbericht 2003 wurde nicht zugestimmt, weil über seine Aussagen bislang kein Einvernehmen besteht. Der Jahresbericht 2004 ist abgeschlossen, die Jahresberichte 2005 und 2006 sind in der Bearbeitung.

Das Verfahren befindet sich in der Abstimmung.

Als offener Punkt sei hier der fehlende Nachweis über die Sockelstabilität genannt.

Erst wenn die entsprechenden Unterlagen hierzu von der Wasser- und Schifffahrtsdirektion vorgelegt werden, können Ergebnisse vorgelegt werden.

Zu 6:

Das Beweissicherungsverfahren wird eine abschließende Bewertung der sich aus der letzten Fahrrinnenanpassung ergebenden Veränderungen liefern. So wirkt sich beispielsweise die letzte Fahrrinnenanpassung auf die Tideelbe zwischen Geesthacht und Cuxhaven bereichsweise unterschiedlich aus. Auch sind durch erhöhte Erosionskräfte im Bereich von Otterndorf Wattflächen abgetragen worden. Durch schiffserzeugte Wellen wurden Deckwerke und Sieltore beschädigt. Uferbereiche der Elbe und die dort liegenden Häfen sowie Nebengewässer wie die Wischhafener Süderelbe und Sturmflutsperrwerke an Nebenflüssen leiden zudem unter einer erhöhten Verschlickung.

Zu 7:

Die vorstehend unter Ziffer 6 genannten Schäden sind nicht unmittelbar nach der letzten Fahrrinnenanpassung entstanden, sie wurden vielmehr erst im Laufe der letzten Jahre deutlich. Eine ein-

vernehmliche Bewertung muss im Rahmen der Beweissicherung erfolgen. Darauf aufbauend werden die Unterhaltungspflichtigen die Beseitigung einfordern.

Die Landesregierung hat im Zuge der erneut anstehenden Fahrrinnenanpassung verschiedene Gespräche auf fachlicher und politischer Ebene geführt. Hierbei wurde bereits gegenüber den Ausbauträgern auf die vorgenannten Folgeschäden hingewiesen und zum Ausdruck gebracht, dass vor einer erneuten Fahrrinnenanpassung entsprechende Sanierungen erwartet werden.

Im Übrigen hat die Landesregierung mit ihrer Zustimmung zur Aufnahme des Verfahrens in den Bundesverkehrswegeplan festgestellt, dass eine volle Übernahme zusätzlicher Erhaltungskosten für die Deiche sowie die Übernahme der zusätzlichen Kosten für die Unter- und Erhaltung der Buhnen und Deckwerke einschließlich der zusätzlichen Kosten für künftige Ufersicherungen seitens des Maßnahmenträgers erforderlich ist.

Zu 8:

Die Kompensationsmaßnahmen sind bisher in der zeitlich festgelegten Folge umgesetzt worden und werden weiterhin planmäßig umgesetzt.

Zu 9:

- a) Bereits im Rahmen der Bestandsaufnahme nach Artikel 5 WRRL ist von den Tideelbe-Anrainern festgestellt worden, dass die Wasserkörper der Tideelbe den von der WRRL angestrebten guten ökologischen Zustand schon aufgrund der derzeit vorhandenen morphologischen Veränderungen nicht erreichen werden. Die Wasserkörper der Tideelbe sind daher vorläufig als erheblich verändert eingestuft worden. Für erheblich veränderte Wasserkörper ist anstelle des guten ökologischen Zustands das gute ökologische Potenzial anzustreben. Im Zuge der Vorbereitung des nach der EG-Wasserrahmenrichtlinie bis Ende 2009 aufzustellenden Bewirtschaftungsplans Elbe sind in dem hier in Frage stehenden beeinflussten Tideelbestrom - Elbeabschnitt zwischen Geesthacht und Cuxhaven - Untersuchungen vorgenommen worden.

Aufgrund der Gewässertypisierung wurden im Bereich des Tideelbestroms vier Oberflächenwasserkörper ausgewiesen - Übergangsgewässer Cuxhaven bis Stade, dann Marschengewässer bis zum Hamburger Hafen, das Hafengebiet selbst und der weitere Verlauf bis Geesthacht als sandgeprägter Tieflandstrom.

Zur Beschreibung des ökologischen Zustandes werden spezielle an die Tideverhältnisse angepasste Bewertungsverfahren für die biologischen Teilkomponenten Makrophyten, Makrozoobenthos und Fischfauna herangezogen.

Nach einer ersten vorläufigen Gesamtbewertung sind Vorhaben bedingte Überschreitungen der Klassengrenzen des ökologischen Zustandes nach den Bewertungsverfahren der EG-Wasserrahmenrichtlinie zwar nicht zu erwarten, bezogen auf die einzelnen Teilkomponenten und bereichsweise wird eine Verschlechterung des jetzigen ökologischen Zustandes gleichwohl eintreten.

Zu den Vorhaben bedingten Auswirkungen auf die Qualitätskomponenten im Einzelnen:

Grundsätzlich führen Ufervorspülungen im Watt-/Strandbereich zunächst zu einem Auslöschen der dort vorhandenen Pflanzengesellschaften. Nach Abschluss entsprechender Aktivitäten wird eine sehr zögerliche Pionierbesiedlung einsetzen, deren endgültige Ausprägung den Status quo ante erreichen kann, sofern die neuen Standortbedingungen sich als geeignet erweisen.

Die wesentlichen Faktoren, die die Besiedlungsstruktur der biologischen Qualitätskomponente Makrophyten beeinflussen, sind der Salzgehalt, die Strömungsverhältnisse und der Wellenschlag am Ufersaum, die Sedimentstrukturen sowie der Tidehub.

Bezogen auf den gesamten Bereich des Übergangsgewässers wird eine gewisse Verschlechterung des derzeit unbefriedigenden ökologischen Zustandes eintreten, ohne dass allerdings eine Überschreitung der Klassengrenze stattfindet.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf die Bereiche oberhalb des Übergangsgewässers werden eher unkritisch gesehen bzw. es werden keine Änderungen erwartet.

Wesentliche Faktoren, die die Besiedlungsstruktur der biologischen Qualitätskomponente Makrozoobenthos beeinflussen, sind der Salzgehalt, die Strömungsverhältnisse und die Sedimentstrukturen mit ihrer Nahrungsverfügbarkeit.

Im Bereich des Übergangsgewässers wird eine gewisse Verschlechterung des ökologischen Zustandes eintreten, ohne dass allerdings eine Überschreitung der Klassengrenze stattfindet.

Für den sich unmittelbar oberstromwärts anschließenden Wasserkörper kann es zu einer Verschlechterung des ökologischen Zustandes kommen, die sich dann auch in einer Klassengrenzenüberschreitung bei der Bewertung dieses Wasserkörpers ausdrückt.

Die Auswirkungen weiter oberstromwärts werden als unkritisch angesehen.

Wesentliche Faktoren, die die biologische Qualitätskomponente Fischfauna beeinflussen, sind die Strömungsverhältnisse, die Sedimentstrukturen mit ihrer Nahrungsverfügbarkeit und das Ausmaß der Flachwasserbereiche.

Im Bereich Übergangsgewässer werden sich die Effekte, z. B. durch den Fortfall von Flachwasserbereichen als Hauptaufenthaltsgebiet für Jungfische und Nicht-Langdistanzwanderer im Rahmen der natürlichen Schwankungsbreite bewegen. Vor diesem Hintergrund wird sich am Ergebnis der derzeitigen ökologischen Zustandsbewertung nichts ändern.

Für den unmittelbar oberstromwärts anschließenden Bereich gilt dies uneingeschränkt.

Im Bereich Hafen und weiter oberstromwärts werden die Auswirkungen des Vorhabens auf die Fischfauna als unkritisch angesehen.

- b) Nach den vorliegenden Planfeststellungsunterlagen werden durch den geplanten Ausbau in einigen Bereichen Änderungen des Tidemittelwassers lediglich bis zu 1 cm erwartet. Die daraus eventuell resultierenden Auswirkungen - denkbar wäre eine entsprechende Absenkung des Grundwasserspiegels - auf den mengenmäßigen Zustand der Grundwasserkörper sind wegen des geringen Umfanges der Änderung im Sinne der EG-Wasserrahmenrichtlinie nicht relevant.

In den Planfeststellungsunterlagen wird nachvollziehbar dargelegt, dass durch den geplanten Ausbau kein vermehrter Eintrag von salzhaltigem Wasser oder anderer Schadstoffe aus dem Wasser der Elbe in das Grundwasser auftreten wird.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Grundwasserkörper durch die beabsichtigte Vertiefung der Elbe nicht beeinträchtigt werden.

- c) Eine weitere Vertiefung der Fahrrinne widerspricht nicht grundsätzlich den Zielen der WRRL. Wenn das Nichterreichen eines guten Gewässerzustandes oder das Nichtverhindern einer Verschlechterung des Zustands eines Oberflächenwasserkörpers die Folge von neuen Änderungen der physischen Eigenschaften eines Wasserkörpers ist, wird gemäß Artikel 4 Absatz 7 EG-Wasserrahmenrichtlinie nicht gegen die Richtlinie verstoßen, wenn
- alle praktikablen Vorkehrungen getroffen werden, um die negativen Auswirkungen auf den Zustand des Wasserkörpers zu mindern,
 - die Gründe für die Änderungen in Bewirtschaftungsplan für das Einzugsgebiet im Einzelnen dargelegt und die Ziele alle sechs Jahre überprüft werden,
 - die Gründe für die Änderungen von übergeordnetem öffentlichem Interesse sind und/oder der Nutzen der neuen Änderungen für die menschliche Gesundheit, die Erhaltung der Sicherheit der Menschen oder die nachhaltige Entwicklung höher eingestuft wird als der Nutzen eines guten ökologischen Zustands,

- die nutzbringenden Ziele, denen die Änderungen des Wasserkörpers dienen sollen, aus Gründen der technischen Durchführbarkeit oder aufgrund unverhältnismäßiger Kosten nicht durch andere Mittel, die eine wesentlich bessere Umweltoption darstellen, erreicht werden können.

Niedersachsen fordert vom Ausbauträger im Übrigen geeignete Entwicklungsmaßnahmen für das gute ökologische Potenzial (siehe Antwort zu Frage 9 a), die geeignet sind, im Sinne der WRRL die Qualität des Gewässersystems der Tideelbe weiter zu verbessern.

Zu 10:

Die Landesregierung geht von erheblichen Beeinträchtigungen der Vorkommen und Fortpflanzungsbedingungen landesweit, national und europaweit bedeutender Tier- und Pflanzenarten in ihren ästuartypischen Lebensräumen aus.

Durch zielgerichtete Kompensationsmaßnahmen muss sichergestellt werden, dass insbesondere die für die Natura 2000-Gebiete Wert bestimmenden Tier- und Pflanzenarten sowie Lebensräume gem. FFH-Richtlinie und die Vogelarten gem. EG-Vogelschutzrichtlinie nicht beeinträchtigt werden.

Da bereits jetzt erkennbar ist, dass Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden sein würden, geht der Kompensationsbedarf deutlich über den bisher von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes vorgesehenen Maßnahmenumfang hinaus. Es sind daher im weiteren Verfahren ergänzende Kompensationsmaßnahmen vorzusehen.

Die Überprüfung und Festsetzung weiterer Maßnahmen sollte insbesondere nach folgender Prioritätensetzung erfolgen:

1. Kompensationsmaßnahmen im aquatischen Bereich,
2. Kompensationsmaßnahmen mit hohem Aufwertungspotenzial in Bezug auf die Wiederherstellung ästuartypischer Funktionen (z. B. Öffnung von Sommerdeichen, Renaturierungsmaßnahmen an den Nebengewässern),
3. Kompensationsmaßnahmen im terrestrischen Bereich im Anschluss an Kompensationsflächen der letzten Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe bzw. im Anschluss an Naturschutzflächen der öffentlichen Hand.

Die Landesregierung erwartet, dass von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes konkrete landschaftspflegerische Ausführungs- und Bauzeitenpläne für die Umsetzung der Kompensationsmaßnahmen vorgelegt und mit den zuständigen Naturschutzbehörden abgestimmt werden.

Die Wirksamkeit der Kompensationsmaßnahmen ist dauerhaft zu gewährleisten. In den Kompensationsgebieten sind deshalb Wirkungskontrollen bezogen auf die jeweiligen Kompensationsziele durchzuführen. Inhalt und Umfang der Wirkungskontrollen sowie deren Ergebnisse sind mit den zuständigen Naturschutzbehörden abzustimmen. Auf der Grundlage des geltenden Rechts kommen als Kompensationsinstrumente Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie Ersatzgeld in Frage.

Zu 11:

Nein, weil dies gesetzlich nicht erforderlich ist.

Zu 12:

Auskolkungen des Unterwasserbereiches kann durch technische Maßnahmen begegnet werden. Hierzu zählen beispielsweise Unterwasserbuhnen.

Die Folgen der geplanten Verfüllung der Medemrinne sind gegenwärtig nicht absehbar. Es ist zu befürchten, dass sich die Strömungsgeschwindigkeit erhöht und in diesem Bereich ebenso wie am gegenüberliegenden niedersächsischen Ufer oberhalb von Cuxhaven die Erosionskräfte verstärkt. Für den letztgenannten Bereich kann damit eine Gefährdung der Deichsicherheit verbunden sein.

Zu 13:

An der Niederelbe werden von rund 1000 Obstbaubetrieben jährlich ca. 300 000 t Äpfel mit einem Warenwert von 150 Mio. Euro produziert. Rund 5000 Menschen leben direkt oder indirekt vom

Obstbau. Ein funktionierender und wirtschaftlicher Obstbau ist auf dem schweren, zu Staunässe neigenden Marschboden nur bei geregelter Entwässerung möglich. Andererseits ist eine leistungsfähige Bewässerung notwendig, um kurzfristig ausreichend Wasser für die Beregnung bereitzustellen. Deshalb muss bei einem erneuten Fahrrinnenausbau sichergestellt werden, dass eine weitere Zunahme der Verschlickung insbesondere der Elbnebenflüsse verhindert wird.

Für den Fall, dass sich die Qualität des Elbwassers durch eine Verschiebung der Brackwasserzone nachteilig verändert, kommt es zu einer Verschlechterung der Produktionsbedingungen und zu Existenzgefährdungen für die wirtschaftenden Obstbaubetriebe. Beim Ausbau der Fahrrinne muss daher gewährleistet werden, dass dem Obstbau im Alten Land auch zukünftig ausreichend salz- und eisenfreies Wasser zu Beregnungszwecken zur Verfügung steht.

Darüber hinaus könnte eine sich weiter elbaufwärts verschiebende Brackwasserzone im Bereich der ordnungsgemäß bewirtschafteten Außendeichsflächen zur Versalzung dieser Böden bei höher auflaufenden Flutwasserständen führen. Auch würde sich ein erhöhter Salzgehalt schädlich auf die Obstkulturen auswirken.

Zu 14:

Die Fahrrinnenanpassung ist von der Freien und Hansestadt Hamburg beim Bund angemeldet und mit Beschluss des Bundeskabinetts vom Herbst 2005 außerhalb des Bundesverkehrswegeplans gebilligt worden. Die Kosten belaufen sich auf ca. 320 Millionen Euro. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis der Fahrrinnenanpassung beträgt nach den vom Bund vorgenommenen Berechnungen den zwölffachen Wert zu Gunsten des Nutzens. Selbst unter Berücksichtigung der Realisierung des JadeWeserPorts liegt es noch bei 4,3 und wird daher als volkswirtschaftlich sinnvolle Maßnahme eingestuft.

Zu 15:

Es ist kein grundsätzliches Einvernehmen über eine neuerliche Fahrrinnenanpassung erzielt worden.

Über die Frage des Einvernehmens wird erst am Ende des Planfeststellungsprozesses befunden.

Zu 16:

Der erneute Fahrrinnenausbau hat ökonomische und ökologische Auswirkungen, die für die in der Region lebende Bevölkerung positiv und negativ sein können. Sofern negative Beeinträchtigungen zu befürchten sind, müssen sie im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens kompensiert werden. In diesem Zusammenhang ist die Deichsicherheit ein Ausschlusskriterium. Sollte sie negativ berührt sein, müssen alle anderen Gesichtspunkte zurückstehen. Wirtschaftliche Vorteile müssen zurücktreten, wenn dadurch die Sicherheit der im Schutz der Deiche lebenden Bevölkerung beeinträchtigt wird.

Zu 17:

Die Erteilung des Einvernehmens erfolgt, sofern die Voraussetzungen vorliegen, entsprechend § 14 Abs. 3 Bundeswasserstraßengesetz. Es ist beabsichtigt, wegen der besonderen politischen Bedeutung der Angelegenheit, diese vorher im Kabinett zu behandeln und den Niedersächsischen Landtag zu unterrichten.

Zu 18:

Gemäß § 14 Abs. 3 Bundeswasserstraßengesetz bedürfen die beantragte Fahrrinnenanpassung und die vorgezogenen Teilmaßnahmen des Einvernehmens des Landes. Dieses Einvernehmen hat das Land grundsätzlich zu erteilen. Es darf nur versagt werden, wenn die Maßnahmen Belange der Landeskultur oder der Wasserwirtschaft berühren und diese mit dem Vorhaben nicht in Einklang zu bringen sind.

Zu 19:

- a) Seit dem Elbehochwasser 2003 sind für Maßnahmen der Deichverstärkung einschließlich der für 2007 vorgesehenen Mittel rd. 44,0 Mio. Euro eingesetzt worden. Für sonstige Maßnahmen an der Elbe - beispielsweise Schöpfwerke und Sielbauwerke - wurden über 35,4 Mio. Euro investiert.
- b) In die Beseitigung von hydraulischen Engstellen sowie zur Vergrößerung von Retentionsräumen wurden im gleichen Zeitraum ca. 13,7 Mio. Euro investiert. Weitere Deichrückverlegungen werden noch erfolgen. Die Kosten hierfür werden auf rd. 3,6 Mio. Euro veranschlagt.
- c) Für Maßnahmen zur Verstärkung von Deichverteidigungswegen entlang der Elbe und ihrer Seitengewässer wurden seit 2003 insgesamt 5,3 Mio. Euro investiert.

Zu 20:

- a) Nach dem Elbehochwasser 2002 wurden vor Ort die Überlegungen für einen umfassenden Hochwasserschutz in der unteren Jeetzelniederung und eine Verbesserung des vorhandenen Hochwasserschutzes im Abschnitt der bedeichten Jeetzel und ihrer Nebenflüsse forciert. Im Auftrag des Jeetzeldeichverbandes wurden dazu vier verschiedene Varianten untersucht. Nach umfangreichen Untersuchungen und Begutachtungen wurde die Variante des Baus eines Sieles und eines Schöpfwerkes in Hitzacker unter Einbeziehung des Hochwasserschutzes für die Ortschaften Lüggau, Streetz, Kähmen, Seerau und der Stadt Hitzacker in das Planfeststellungsverfahren eingebracht. Diese Variante stellt unter Beachtung der verschiedenen Zielsetzungen die optimale Lösung dar. Die Jeetzelniederung bietet je nach eingetretenem Hochwasserereignis Retentionsraum sowohl für ein Hochwasser der Elbe als auch für ein Eigenhochwasser der Jeetzel. Dieser Retentionsraum kann bislang allerdings nicht gesteuert werden und steht damit nicht für eine effektive Kappung des Hochwasserscheitels zur Verfügung. Insofern geht rein rechnerisch in der Tat ungesteuerter Retentionsraum verloren. Allerdings wird dieser Nachteil in der Zukunft durch eine dann mögliche Steuerung der Retentionsräume ausgeglichen. Von einer Verschlechterung kann daher keine Rede sein.
- b) Signifikante, die Deichsicherheit berührende Auswirkungen auf die Abflusshöhen der Elbe sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde bei dem sich einstellenden Verlust an Retentionsraum nicht zu erwarten. Die Anordnung des Sielbauwerkes verursacht nur eine unerhebliche und hier zulässige Einengung des Abflussquerschnittes der Elbe, die ebenfalls nicht zu einer signifikanten Beeinflussung des Bemessungshochwasserabflusses der Elbe führt.
- c) Ein Ausgleich ist nicht erforderlich, weil die Auswirkungen des Verlustes an Retentionsraum unbedeutend sind.

Zu 21:

Die Landesregierung beabsichtigt den Abschluss eines Staatsvertrages mit den Ländern Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern und Sachsen-Anhalt sowie dem Bund über die Bedienung der Wehrgruppe Quitzöbel, die Flutung der Havelpolder und die Einrichtung einer gemeinsamen Schiedsstelle. Dieser Vertrag und insbesondere die Mitwirkung in der einzurichtenden Koordinierungsstelle sind für Niedersachsen von herausgehobenem Interesse. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund der Diskussion um die Bewältigung von extremen Hochwasserereignissen, wie insbesondere dem Hochwasser im August 2002.

Der Entwurf des Staatsvertrages ist auf Arbeitsebene abschließend verhandelt. Die in den beteiligten Ländern erforderliche Ressortabstimmung dauert jedoch noch an. Das Umweltministerium hat hierzu konkrete Vorschläge vorgelegt, um die Verhandlungen zügig zu einem erfolgreichen Abschluss zu bringen. Insbesondere sind noch Fragen der Ermittlung und Verteilung der Folgekosten einer Flutung zu klären. Ein konkreter Termin für den Abschluss des Staatsvertrages kann derzeit nicht genannt werden.

Zu 22:

Nach Ansicht der Landesregierung sind keine Aktivitäten erforderlich, weil für die Elbe bereits ein staatenübergreifend abgestimmter Hochwasseraktionsplan vorliegt. Der „Aktionsplan Hochwasserschutz Elbe“ wurde von der Internationalen Kommission zum Schutz der Elbe (IKSE) erarbeitet und in der Fassung vom Oktober 2003 durch die IKSE verabschiedet. Darin wird die Elbe als Ganzes von der Quelle in der Tschechischen Republik bis zur Mündung in die Nordsee betrachtet. Der Aktionsplan ist ein bedeutsames Instrument des grenzüberschreitenden und innerstaatlichen Hochwasserrisikomanagements entlang der Elbe und behandelt insbesondere

- Maßnahmen für den natürlichen Hochwasserrückhalt auf der Fläche des Einzugsgebietes sowie in den Gewässern und Auen,
- Aussagen zur weitergehenden Vorsorge in hochwassergefährdeten Gebieten,
- den technischen Hochwasserschutz z. B. durch Deiche, Rückhaltebecken und Talsperren,
- Hochwassermelde- und -vorhersagesysteme.

Zu 23:

Der Hochwasserschutzplan Elbe dient der Konkretisierung und Umsetzung der Maßnahmen für den vorbeugenden und technischen Hochwasserschutz, wie sie im Aktionsplan Hochwasserschutz Elbe der IKSE grundsätzlich angesprochen sind. Insgesamt liegt damit eine ganzheitliche Betrachtung für den Bereich der niedersächsischen Mittelelbe vor.

Bei den technischen Hochwasserschutzmaßnahmen liegt der Schwerpunkt auf der Wiederherstellung von Deichen auf vorhandenen Trassen. Durch diese Maßnahmen werden die bestehenden Abflussverhältnisse nicht geändert. Soweit aus verschiedenen Gründen Deichabschnitte verlegt worden sind, wurden die Auswirkungen auf die Ober- und Unterlieger im Planfeststellungsverfahren geprüft. Auch in diesen Fällen sind bislang keine nachteiligen Auswirkungen festgestellt worden.

Zu 24:

An der niedersächsischen Mittelelbe sind - wie an anderen Elbabschnitten auch - die einst großflächig verbreiteten Hartholzauenwälder lediglich noch fragmentarisch vorhanden. Etwas größere, dem Hochwassergeschehen der Elbe unmittelbar ausgesetzte Hartholzauenwälder finden sich nur noch in den Elbvorlandbereichen Wulfsahl (beiderseits der Dömitzer Elbbrücke), Jasebeck und Junkerwerder. Größerflächige, heute hinter dem Deich liegende und daher nicht mehr direkt vom Elbhochwasser überschwemmte ehemalige Auwaldreste sind das Elbholz bei Gartow und die Vitico bei Bleckede. Zur Erhaltung dieser Bestände werden im Rahmen forstlicher Bestandserhaltung Naturverjüngungen und Nachpflanzungen vorgenommen. Auch Versuche zu kleinflächigen Neuanpflanzungen hat es gegeben (z. B. Elbvorland Laase). Ob neue Auwaldbegründungen in ausgedehnten Elbvorländern unter Berücksichtigung der Hochwasserschutzanforderungen möglich sind und angesichts der Ansiedlungsschwierigkeiten dauerhaft Erfolg versprechen, muss weiteren Untersuchungen überlassen bleiben.

In der Weichholzaue entlang des Elbstromes und in einigen Nebengewässer-Niederungen ist ohne aktives menschliches Zutun eine starke Zunahme von Weidenbüschen verschiedenartiger Ausprägung zu verzeichnen. Was die Weichholzauenwälder betrifft, sind heute im gesamten FFH-Gebiet „Elbeniederung zwischen Schnackenburg und Geesthacht“ in Abhängigkeit von der Einordnung der einzelnen Bestände circa 150 ha bis 220 ha als FFH-Lebensraumtyp Weichholzauenwald anzusprechen. Meist handelt es sich um kleinflächige, oft lineare Strukturen.

Zu 25:

Herr Umweltminister Sander hat sich am 29. November 2006 im Biosphärenreservat „Niedersächsische Elbtalaue“, das Teil des länderübergreifenden UNESCO-Biosphärenreservates „Flusslandschaft Elbe“ ist, an der Durchführung einer Rückschnitt- und Durchforstungsmaßnahme des Artlenburger Deichverbandes beteiligt, die aus Gründen des vorsorgenden Hochwasserschutzes im Auftrag der Domänenverwaltung durchgeführt worden ist. Dabei hat der Minister einen Stamm einer Zwillingssweide zurückgeschnitten und zerkleinert.

Die Maßnahme fand nicht in einer „Kernzone“ des UNESCO-Biosphärenreservates statt. Nach den geltenden Biosphärenreservatskriterien der UNESCO sind „Kernzonen“ ausgewiesene Flächen, in denen sich die Natur vom Menschen möglichst unbeeinflusst entwickeln kann. Der Maßnahmenbereich nordöstlich von Bleckede liegt vielmehr im Gebietsteil C des Biosphärenreservates „Niedersächsische Elbtalaue“ (= Gebietsteil im Biosphärenreservat, der die Voraussetzungen eines Naturschutzgebietes erfüllt und entsprechend geschützt ist). Es handelt sich bei dem Maßnahmenbereich nicht um Flächen, die gemäß § 7 Abs. 2 Satz 1 des Gesetzes über das Biosphärenreservat „Niedersächsische Elbtalaue“ als Naturdynamikbereich bestimmt worden sind und die gemäß § 3 Abs. 6 dieses Gesetzes als „Kernzone“ im Sinne des § 25 Abs. 2 des Bundesnaturschutzgesetzes anzusehen sind.

Die Akteure vor Ort gingen davon aus, dass durch die eingehende Abstimmung und Vorbereitung der Maßnahmen im Rahmen von vier Besprechungs- bzw. Ortsterminen eine Prüfung im Sinne einer FFH-Vorprüfung durchgeführt worden ist. Die Beteiligten kamen zu der Auffassung, dass sich durch die abgesprochenen Maßnahmen keine erhebliche und nachhaltige Beeinträchtigung des Gebietes in seinen für die FFH-Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteilen ergibt. Ergänzend wird auf die Antwort zu Frage 27 verwiesen.

Zu 26:

Der Umweltminister hat mit dieser Aktion deutlich machen wollen, dass Hochwasserschutz auch für die Landesregierung höchste Priorität hat. Die Maßnahme, die der Minister besucht und unterstützt hat, wurde vom Artlenburger Deichverband durchgeführt. Dieser wurde von der Behörde für Geo-information, Landentwicklung und Liegenschaften Lüneburg/Domänenamt Stade beauftragt, für sie tätig zu werden. Darüber hinaus wurden Flächen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes mitbearbeitet.

Zu 27:

Zu den von der Kommission der Europäischen Gemeinschaften eingeleiteten Beschwerdeverfahren Nr. 2006/5028 und Nr. 2006/5029 sowie zu dem Vertragsverletzungsverfahren Nr. 2006/5028 hat die Regierung der Bundesrepublik Deutschland auf der Grundlage umfangreicher textlicher und kartografischer Zuarbeit des Niedersächsischen Umweltministeriums in Mitteilungen vom 24. Januar 2007, 8. März 2007 und 19. April 2007 gegenüber der EU-Kommission ausführlich Stellung genommen. Die Reaktion der Kommission ist nun abzuwarten.

Die Verfahren beziehen sich auf die nach dem Erlass des Niedersächsischen Umweltministeriums vom 8. Juli 2005 aus Hochwasserschutzgründen durchzuführenden Maßnahmen zur Reduzierung des Gehölzaufwuchses und auf die Mitwirkung des Niedersächsischen Umweltministers bei der bereits in der Antwort zu Frage 25 behandelten Maßnahme des Artlenburger Deichverbandes.

Hervorzuheben ist, dass in den bisher 16 von den Landkreisen Lüchow-Dannenberg und Lüneburg auf der Grundlage des Erlasses festgelegten Maßnahmenbereichen von rund 31 ha die tatsächlich bearbeitete Fläche gemäß Landkreisangaben nur knapp 11 ha betrug und damit lediglich 0,05 % des 22.654 ha großen FFH-Gebietes ausmachte.

Dessen ungeachtet wird aber, was die schon durchgeführten Maßnahmen betrifft, für die FFH- und Vogelschutzgebiete in Bezug auf den prioritären FFH-Lebensraumtyp *91 E0 (Weichholzauenwälder), die FFH-Arten Biber und Fischotter sowie relevante Vogelarten eine sofortige neue Kartierung durch ein Ingenieur-Büro angeordnet.

Was die noch geplanten Rückschnittmaßnahmen betrifft, hat das Niedersächsische Umweltministerium den Landkreisen als den zuständigen unteren Wasserbehörden und der Biosphärenreservatsverwaltung als unterer Naturschutzbehörde zwischenzeitlich weitere Vorgaben gemacht und Empfehlungen ausgesprochen, damit diese die FFH- und Vogelschutzerfordernisse bestmöglich würdigen und berücksichtigen können.

Zu den im Gesetz über das Biosphärenreservat „Niedersächsische Elbtalaue“ (NElbtBRG) normierten Verboten ist anzumerken, dass nach § 11 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 NElbtBRG Maßnahmen zur Gefahrenabwehr und zur Erhaltung der Deichsicherheit von den Verboten des § 10 Abs. 1 und 2 NElbtBRG (Schutzbestimmungen für den Gebietsteil C des Biosphärenreservates) freigestellt sind, wobei in Natura 2000-Gebieten außerdem § 11 Abs. 1 Satz 2 NElbtBRG zu beachten ist. Außer-

dem sind Maßnahmen zur Gefahrenabwehr und zur Erhaltung der Deichsicherheit nach § 17 Abs. 2 Nr. 1 Buchst. a NEIbtBRG vom Verbot des § 17 Abs. 1 NEIbtBRG (Schutz besonders geschützter Biotope im Biosphärenreservat) freigestellt.

Zu 28:

Das Hochwasser der Elbe im August 2002 ist vergleichsweise höher aufgelaufen als nach den abgeführten Wassermengen rechnerisch zu erwarten war. Das hat der Vergleich der Naturmessungen mit den Bemessungsgrundlagen eindeutig ergeben. Zusätzlich wurden Vergleichsberechnungen mit einem eindimensionalen Modell durchgeführt. Diese haben die Tendenz der gemessenen Werte bestätigt. Methodisch anerkannt ist, und dem wird auch vom Gutachter der Deutschen Umwelthilfe nicht widersprochen, dass Wasserstände für den in Rede stehenden Elbeabschnitt hinreichend genau mit einem eindimensionalen Modell berechnet werden können. Deshalb werden diese Modelle in Deutschland auch für die Hochwasservorhersage eingesetzt.

Von den Umweltverbänden wird zusätzlich gefordert, die Auswirkungen jeder einzelnen geplanten Rückschnittmaßnahme mit einem mehrdimensionalen Modell zu untersuchen. Dieses ist zwar grundsätzlich möglich, allerdings erfordert ein zweidimensionales Modell erheblich mehr Eingangsdaten (z. B. Vermessungsdaten) als ein eindimensionales Modell. Es liefert neben den Wasserständen zusätzliche Informationen, die für diese Fragestellung aber nicht erforderlich sind. An dieser Stelle ist noch einmal deutlich zu machen, dass es sich nicht um einmalige, sondern um regelmäßig wiederkehrende Unterhaltungsmaßnahmen zur Freihaltung des Abflussquerschnittes handelt. Aus diesem Grund und auch vor dem Hintergrund, dass der Erkenntniszugewinn in keinem Verhältnis zum Zusatzaufwand steht, kann aus der Sicht der Landesregierung auf den Einsatz von zweidimensionalen Modellen verzichtet werden.

Zu 29:

Die Kosten für die Modellberechnungen hängen maßgeblich von der zu betrachtenden Fläche ab. Darüber hinaus sind die Abflussverhältnisse in der Natur stetigen natürlichen Veränderungen unterworfen. Insofern wäre von den Unterhaltungspflichtigen ggf. vor jeder Unterhaltungsmaßnahme eine neue Berechnung zu erstellen. Während die Rechnerkosten in etwa gleich sind, sind für zweidimensionale Modelle erheblich umfassendere Daten zu erheben und einzugeben. In der Regel ist deshalb für die Erstellung eines zweidimensionalen Modells mit etwa den doppelten Kosten im Vergleich zu einem eindimensionalen Modell zu rechnen.

Zu 30:

Das von Sachsen-Anhalt, Brandenburg, Niedersachsen, Mecklenburg-Vorpommern und Schleswig-Holstein gemeinsam erarbeitete Rahmenkonzept für das länderübergreifende UNESCO-Biosphärenreservat „Flusslandschaft Elbe“ liegt vor und ist Anfang Mai dem Deutschen Nationalkomitee für das UNESCO-Programm „Der Mensch und die Biosphäre“ (MAB) übersandt worden. Die Anforderung wurde damit erfüllt und von Seiten der beteiligten Bundesländer ist nichts mehr zu veranlassen.

Niedersachsen hat mit Wirkung zum 1. Januar 2007 für zwei Jahre den Vorsitz in der Arbeitsgruppe der Elbe-Anliegerländer für das Biosphärenreservat „Flusslandschaft Elbe“ übernommen. In dieser Arbeitsgruppe arbeiten die zuständigen Fachministerien und die Schutzgebietsverwaltungen seit Jahren eng und konstruktiv zusammen. Im Jahr 2007 findet gemäß den Vorgaben der UNESCO eine Überprüfung des Biosphärenreservates durch das MAB-Nationalkomitee statt, die eine intensive Mitarbeit der Länder sowie eine eingehende länderübergreifende Abstimmung ohnehin voraussetzt.

Zu 31:

Die Bundeswasserstraßenverwaltung hat die hoheitliche Aufgabe, die Bundeswasserstraßen als Verkehrsweg auszubauen, sie zu unterhalten und bundeseigene Schifffahrtsanlagen zu betreiben. Mit dem Ausbau sind hydromorphologische Veränderungen verbunden, die die Gewässergüte beeinträchtigen können. Die Wasserrahmenrichtlinie verlangt von den Mitgliedstaaten, Maßnahmen zu treffen, damit ein guter Zustand der Gewässer möglichst bis 2015 erreicht wird. Die Aufgabe, bis 2009 den Teil des Maßnahmenprogramms, der die Bundeswasserstraßen betrifft, zu entwickeln, liegt bei der Bundeswasserstraßenverwaltung, die auch darüber zu entscheiden hat, welchen fi-

nanziellen Aufwand für die Maßnahmen sie unter dem Gesichtspunkt der Verhältnismäßigkeit als geboten ansieht. Auf Bitten der Länder hat das Bundesumweltministerium seit fast einem Jahr versucht, über die Aufgabenverteilung mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Übereinkunft zu erzielen. Diese Bemühungen hatten keinen Erfolg. Dadurch entzieht sich im Ergebnis der Bund seiner Verpflichtung einen (auch finanziellen) Beitrag zur Erreichung des guten ökologischen Zustandes der Bundeswasserstraßen zu leisten, z. B. durch die Umgestaltung von Wehranlagen.

Zu 32:

Ziel der Landesregierung ist es, dass die niedersächsischen See- und Binnenhäfen ihre Potenziale wirksam ausschöpfen. Zu diesem Zweck müssen die seeverbindenden Wasserstraßen, insbesondere der Dortmund-Ems-Kanal, der Küstenkanal, der Mittellandkanal sowie seine Stichkanäle, die Mittelweser und der Elbe-Seiten-Kanal, für den Verkehr mit Großmotorgüterschiffen ausgebaut werden. Die Landesregierung hat sich deshalb immer wieder für eine Optimierung und Anpassung des Elbe-Seiten-Kanals an die Anforderungen der heutigen Binnenschifffahrt eingesetzt. Hierzu soll auch das neue Niedersächsische Hafenkonzept dienen und die Aufnahme des Schiffshebewerks in Scharnebeck in das neue Landesraumordnungsprogramm. Bisher ist der Neubau eines Schiffshebewerks jedoch an den enormen Investitionskosten von mehreren 100 Mio. Euro gescheitert.

Zu 33:

Nach EG-WRRL gibt es grundsätzlich ein Verbesserungsgebot. Die Zuständigkeit der für die Bundeswasserstrasse Elbe liegt bei der Bundeswasserstrassenverwaltung (siehe Antwort zu Frage 31).

Zu 34:

Seit Juni 2006 ist ein beim Ministerium für den ländlichen Raum, Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz eingerichteter Arbeitskreis damit beauftragt, umfassende Konzepte und Maßnahmen für die betroffenen Landwirte zu entwickeln und zu koordinieren, um für die Problematik der Dioxinbelastung integrative Lösungen zu finden. Aufbauend auf die im April 2007 fertig gestellte Betroffenheitsanalyse kommen insbesondere betriebsspezifische Bewirtschaftungsmaßnahmen aus dem Merkblatt der Landwirtschaftskammer „Bewirtschaftung der Elbaußendeichflächen“ zur Anwendung. Zusätzlich kann in besonderen Fällen auch ein Flächentausch zum jeweiligen Konzept gehören.

Die Entflechtung der verschiedenen Flächenansprüche in der Elbtalaue erfolgt im Rahmen laufender Flurbereinigungsverfahren, u. a. im Amt Neuhaus. Vorbereitungen für weitere Flurbereinigungsverfahren, z. B. ein beschleunigtes Zusammenlegungsverfahren in der Dannenberger Marsch, sind in Planung.

Mit dem Ziel, Suchräume für einen vordringlichen Flächentausch auszuweisen, sollen die in GIS-Systemen erfassten Flächen mit den Daten der Betroffenheitsanalyse der Landwirtschaftskammer abgeglichen werden, um darauf aufbauend, bei entsprechender Nachfrage, weitere Maßnahmen zum Flächentausch vorsehen zu können.

Ferner ist im Rahmen des Agrarinvestitionsförderungsprogramms bis auf weiteres ein Bewilligungskontingent in Höhe von 0,5 Mio. Euro für Investitionen zur Umstellung von Futterbaubetriebszweigen in Betrieben der betroffenen Elbtalregion reserviert worden.

Zu 35:

Angesichts des mit dem agrarstrukturellen Wandel zusammenhängenden Rückzugs der Landwirtschaft aus Teilbereichen des Elbvorlandes, der festgestellten Schadstoffbelastungen im Auenbereich sowie der Erfordernisse des vorsorgenden Hochwasserschutzes ist es notwendig, in interdisziplinärer Zusammenarbeit Problemlösungen zu entwickeln, konzeptionell zu verdichten und geeignete Gegen- und Vorsorgemaßnahmen zu treffen.

Der beim Ministerium für den ländlichen Raum, Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz eingerichtete Arbeitskreis wird u. a. auf der Grundlage der Ergebnisse einer von der Landwirtschaftskammer Niedersachsen erarbeiteten Betroffenheitsanalyse künftige Nutzungsmöglichkeiten für das Elbetal prüfen. Auch über die eventuelle Einführung eines integrativen Auenmanagements

wird derzeit diskutiert. Was die Naturschutzaspekte betrifft, ergeben sich die dabei zu berücksichtigenden Vorgaben für die Erhaltung und Entwicklung des Biosphärenreservates und seiner Gebietsteile aus den §§ 4 bis 8 des Gesetzes über das Biosphärenreservat „Niedersächsische Elbtal-aue“.

Praktische Erprobung erfährt die Beweidung des Elbvorlandes durch Schafe und Ziegen im Bereich Bleckede in einem in dem genannten Arbeitskreis abgestimmten Modellversuch. Dabei wird den Anforderungen an eine naturverträgliche und Hochwasserschutzbelange berücksichtigende Landbewirtschaftung ebenso Sorge getragen wie der Notwendigkeit, eventuell mit Dioxin belastete tierische Produkte nicht in die Nahrungskette gelangen zu lassen.

Hans-Heinrich Sander