

BUND RV Elbe-Heide ■ Beim Kalkberg 7 ■ 21339 Lüneburg

Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt
Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde
Am Waterlooplatz 5
30169 Hannover

**Bund für Umwelt und Naturschutz
Deutschland e.V.**

**BUND Regionalverband
Elbe-Heide**

info@bund-elbe-heide.de
www.bund-elbe-heide.de

Bernhard Stilke:
bernhard.stilke@bund-elbe-heide.de

Volker Constien:
volker.constien@bund-elbe-heide.de

Per Email: gdws@wsv.bund.de

Lüneburg, 11.08.2026

Planfeststellungsverfahren für das Vorhaben Ersatzneubau Schleuse Lüneburg am Elbe-Seitenkanal

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken uns für die Beteiligung an dem o.a. Verfahren und die Bereitstellung der Unterlagen.

Die Stellungnahme wird aufgrund von § 10 Buchstabe f Satz 2 der Satzung für den Bund für Umwelt- und Naturschutz Deutschland (BUND) Landesverband Niedersachsen e.V. (Teil A) auch im Namen des BUND Landesverband Niedersachsen e.V. abgegeben.

Mit der Bekanntmachung¹ der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt vom 08.06.2026 wurden wir über die Auslegung der Planungsunterlagen vom 23.06.2026 bis 22.07.2026 im Planfeststellungsverfahren Ersatzneubau Schleuse Lüneburg informiert.

¹ <https://epaper.lz-wa.de/p/luenepost/13-06-26/r/6/10-11/7361/2240098>

BUND RV Elbe-Heide,
Beim Kalkberg 7, 21339 Lüneburg

Spendenkonto:
Sparkasse Lüneburg
IBAN DE09 2405 0110 0006 0022 99
BIC: NOLADE21LBG

Der BUND ist ein anerkannter Verbraucherschutzverband sowie eine anerkannte Umwelt- und Naturschutzvereinigung i.S.d. UmwRG. Spenden und Mitgliedsbeiträge sind steuerabzugsfähig, Erbschaften und Vermächtnisse an den BUND sind erbschaftssteuerbefreit.

In der Bekanntmachung wird darauf hingewiesen, dass bei Stellungnahmen, Äußerungen oder Einwendungen zusammen mit dem der geltend gemachten Belang das betroffene Rechtsgut bzw. Interesse zu benennen und die befürchtete Beeinträchtigung darzulegen ist. Diese Forderung widerspricht §§ 73 ff VwVfG, aus denen folgt, dass eine form- und fristgerechte Einwendung auch ohne Darlegung des betroffenen Rechtsguts oder der Beeinträchtigung hinreichend ist. § 74 Abs. 2 VwVfG spricht ausdrücklich von „den Einwendungen“, ohne Differenzierung nach Qualität oder Begründung. Per Bekanntmachung strengere Vorschriften zu schaffen als das Gesetz ist nicht erlaubt.

Wir erwarten daher, dass alle Einwendungspunkte aller Einwender*innen adäquat abgearbeitet und nicht mit der Begründung einer fehlenden oder unzureichend dargelegten Betroffenheit abgewiesen werden.

Vorbemerkung

Das Schiffshebewerk (SHW) Scharnebeck ist seit 1975 in Betrieb und kann von Schiffen bis 100 m Länge sowie entkoppelten Schubverbänden genutzt werden. Für Großmotorgüterschiffe (GMS, 110 m) und übergroße Großmotorgüterschiffe (üGMS, 135 m) der Wasserstraßen-Klasse Vb ist es nicht passierbar. Die Restnutzungsdauer des SHW reicht bis ca. 2052.

Wir halten die vorgelegten Planfeststellungsunterlagen in mehreren wesentlichen Punkten für unvollständig und angesichts veränderter wirtschaftlicher, energiepolitischer und klimapolitischer Rahmenbedingungen für überprüfungsbedürftig.

Zudem gibt es zahlreiche Mängel in den umweltrechtlichen Unterlagen und im landschaftspflege-trischen Begleitplan.

Einwendungen

Wir schließen wir uns der bereits vor dieser Öffentlichkeitsbeteiligung im Dezember 2025 veröffentlichten Stellungnahme des VCD Regionalverbands Elbe-Heide² vollständig an und machen deren Inhalt zu unserer eigenen Einwendung. Die genannte Stellungnahme hängt diesem Schreiben an und wird hiermit Bestandteil unserer Stellungnahme.

Unsere weiteren Einwendungen im Folgenden:

² https://niedersachsen.vcd.org/fileadmin/user_upload/Niedersachsen/Verbaende/Elbe-Heide/2_PM_SN/20251231.pdf

1. Systemfunktionalität und langfristige Betriebssicherheit von Schleuse und Schiffshebewerk

In dem Gutachten des Franzius-Instituts für Wasserbau und Küsteningenieurwesen der Leibniz-Universität Hannover (Studie der logistischen Randbedingungen und infrastrukturellen Voraussetzungen für den Ausbau der Seehafenhinterlandanbindungen über Binnenwasserstraße in Norddeutschland)³ von August 2009 wurde nicht angenommen, dass die geplante neue Schleuse den Betrieb des Schiffshebewerks perspektivisch vollständig ersetzen könnte. Das Gutachten beschreibt die Schleuse vielmehr als ergänzendes Bauwerk, das den bestehenden Anlagenbetrieb unterstützt, jedoch nicht ablöst.

Die damaligen Verkehrsprognosen verdeutlichen dies klar: Für ein jährliches Aufkommen von rund 25.700 Schiffen wurde davon ausgegangen, dass der überwiegende Teil – etwa 20.000 Schiffe – weiterhin über das Hebewerk geführt wird. Die neue Schleuse sollte lediglich einen kleineren Anteil übernehmen. Auch im höheren Szenario mit knapp 34.800 Schiffen jährlich (zum Zeitpunkt des Gutachtens war die aktuelle Abnahme des Verkehrs durch den beschlossenen Kohleausstieg noch nicht absehbar, siehe unten) blieb das Hebewerk mit rund 28.000 Hubvorgängen das zentrale Abfertigungselement, während die Schleuse nur einen begrenzten Zusatzbeitrag leisten sollte. Die planerische Grundannahme war somit eindeutig: Die Schleuse dient der Entlastung und Redundanz, nicht der Substitution.

Im Fall von Störfällen und Havarien lässt sich ein Mindestmaß an Betriebsfähigkeit nur gewährleisten, wenn zwei voneinander unabhängige Abstiegsbauwerke vorhanden sind. Eine neue Schleuse kann diese Ausfallsicherheit lediglich ergänzen, nicht ersetzen. Wird das Hebewerk hingegen zurückgebaut oder in seiner Leistungsfähigkeit geschwächt, entfällt genau jene doppelte Absicherung, die bislang durch die zwei Tröge des Hebewerks gewährleistet wird.

Auch aus betrieblicher Sicht ist die Erwartung, eine neue Schleuse könne Wartezeiten oder Staus dauerhaft beseitigen, nicht belastbar. Schleusen sind selbst wartungs- und störanfällig und können zum Engpass werden – insbesondere dann, wenn ihre Abfertigungszeiten länger sind als die eines Hebewerks. Wird die bestehende Hebewerkstechnik geschwächt oder ersetzt, entsteht kein leistungsfähigeres Gesamtsystem, sondern im ungünstigsten Fall ein Betrieb mit geringerer Durchsatzkapazität, verlängerten Umlaufzeiten und zusätzlichen Wartepunkten bis hin zu vollständigen Sperrungen. Die neue Schleuse löst das Stauprobblem daher nicht; sie kann bestehende Engpassrisiken sogar verstetigen.

Hinzu treten die wasserwirtschaftlichen Rahmenbedingungen. Der Elbe-Seitenkanal verfügt über keine natürlichen Zuflüsse, die den Betrieb einer wasserintensiven Schleuse dauerhaft absichern könnten. Die zunehmende Häufigkeit von Niedrigwasserereignissen, Trockenperioden und sinkenden Abflüssen der Elbe zeigt, dass Wasserverfügbarkeit ein zentraler limitierender Faktor geworden ist. Ein Bauwerk, das bei jeder Schleusung Verlustwasser erzeugt und dieses energieaufwendig zurückpumpen muss, ist unter den aktuellen klimatischen Bedingungen nicht zukunftsfähig.

³ https://www.bauindustrie-nord.de/fileadmin/bauindustrie-nord.de/Dateien/Stiftung/Franzius_Institut_2009.pdf

2. Bedarfsbegründung ohne Nachweis tatsächlicher Transportnachfrage – Kohleausstieg nicht berücksichtigt

Die Bedarfsbegründung des Erläuterungsberichts (Kap. 1.2) stützt sich darauf, dass GMS und üGMS der für eine moderne Binnenwasserstraße (Wasserstraßen-Klasse Vb) üblichen Schiffsgrößen das SHW nicht passieren können. Dieser Ansatz argumentiert vom Schiffsgrößenstandard her, nicht von einer nachgewiesenen Transportnachfrage. Ob für diese Schiffsgrößen auf dem ESK wirtschaftliche Nachfrage besteht oder künftig entstehen wird, wird nicht belegt.

- **Kein Güterstrukturnachweis:** Eine Aufschlüsselung des aktuellen ESK-Güteraufkommens nach Güterarten fehlt in den Planfeststellungsunterlagen. Das Wort Kohle erscheint im gesamten Erläuterungsbericht (75 Seiten, Stand August 2025) ausschließlich im Kontext von Kohlendioxid (CO₂-Definitionen nach KSG) -- nie als Transportgut.
- **Kohleausstieg gesetzlich geregelt:** Das Kohleverstromungsbeendigungsgesetz (KVBG, BGBl. I 2020 S. 1818) regelt den Ausstieg aus der Kohleverstromung bis spätestens 2038. Das Gemeinschaftskraftwerk Mehrum (690 MW) wurde Ende 2023 endgültig stillgelegt; das Kraftwerk Buschhaus befindet sich in Sicherheitsbereitschaft und wird spätestens 2028 endgültig stillgelegt. Beide Kraftwerke wurden historisch über den ESK mit Steinkohle versorgt. Der Wegfall dieses Transportaufkommens wird in den Planfeststellungsunterlagen mit keinem Wort erwähnt.
- **Kreislaufargument der Bedarfsbegründung:** Die Argumentation lautet sinngemäß: Das SHW ist ein Engpass, weil Schiffe der Klasse Vb es nicht passieren können; also brauchen wir eine neue Schleuse für Schiffe der Klasse Vb. Diese Argumentation setzt voraus, dass Klasse-Vb-Schiffe tatsächlich und in wirtschaftlich relevantem Umfang den ESK nutzen würden, wenn das Hindernis beseitigt wäre. Diesen Nachweis erbringt der Erläuterungsbericht nicht.
- **Containerverkehre nicht belegt:** Der Erläuterungsbericht verweist auf moderne Containerverkehre als Perspektive. Containerverkehre sind zeitkritisch, erfordern Liniendienste und profitieren von der Schiene strukturell mehr als von der Binnenschifffahrt. Ein Nachweis, dass Containerverkehre auf dem ESK in relevantem Umfang eintreten werden, fehlt. Der Hamburger Hafen als drittgrößter Containerhafen Europas wickelt Containermengen überwiegend auf der Schiene ab.
- **Verkehrsprognose veraltet:** Die Verkehrsprognose 2030 des BVWP aus dem Jahr 2016 basiert auf Strukturdaten, stammen aus dem Basisjahr 2010. Zwischenzeitlich haben der Kohleausstieg, die Energiewende, die Veränderungen der Lieferketten (Post-COVID, Ukraine-Krieg) sowie die zunehmende Verlagerung von Gütern auf die Schiene zu einer grundlegend veränderten Situation geführt, die in der Prognose nicht abgebildet ist. Die Planfeststellungsunterlagen selbst sind auf August 2025 datiert, nehmen aber auf diese Entwicklungen keinen Bezug.

Wir fordern: Vorlage einer aktualisierten Güterstrukturanalyse für den ESK, die das aktuelle Güteraufkommen nach Güterarten differenziert, den Wegfall des Kohletransports durch den gesetzlich geregelten Kohleausstieg (KVBG) quantifiziert und darlegt, durch welche Güterarten und welche Verkehrsmengen der Bedarf an Klasse-Vb-Schiffen künftig entstehen soll.

3. Widersprüchliche Notwendigkeitsbegründung – Parallelbetrieb von Schiffshebewerk und Schleuse

Der Erläuterungsbericht legt in Kap. 1.2 folgenden Zeitplan offen: Das Schiffshebewerk (SHW) Scharnebeck ist seit Ende 1975 in Betrieb. Die seit 2008 laufende Grundinstandsetzung soll voraussichtlich 2028 abgeschlossen sein und einen sicheren Betrieb des SHW bis mindestens 2052 gewährleisten. Der Baubeginn der neuen Schleuse ist demgegenüber „frühestens 2029“ vorgesehen, bei einer Bauzeit von „etwa 10 bis 12 Jahren“. Die Fertigstellung der Schleuse liegt damit frühestens 2039, realistisch eher 2041 oder später.

Aus diesen eigenen Angaben des Vorhabenträgers ergibt sich zwingend: Das instandgesetzte SHW und die neue Schleuse werden mindestens 11 bis 13 Jahre parallel betriebsbereit sein. Zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Schleuse besteht keinerlei Anlass zur Annahme, dass das SHW seinen Betrieb einstellen müsste – im Gegenteil: Die millionenschwere Grundinstandsetzung ist eigens darauf ausgelegt, den Betrieb bis 2052 sicherzustellen.

Die im Erläuterungsbericht angeführte Begründung für den „vorgezogenen“ Neubau stützt sich folglich nicht auf eine drohende Betriebseinstellung des SHW, sondern ausschließlich auf die künftige Flottenentwicklung (übergroße Großmotorgüterschiffe üGMS bis 135 m, Schubverbände SV bis 185 m), die das SHW mit seiner Troglkapazität von 100 m nicht bedienen kann. Ob diese Kapazitätserweiterung durch zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses im Sinne des Naturschutzrechts (§ 34 Abs. 3 BNatSchG) getragen ist oder eine wirtschaftliche Optimierung zugunsten einzelner Marktteilnehmer der Binnenschifffahrt darstellt, wird in den Planfeststellungsunterlagen nicht dargelegt.

Die hieraus folgende fehlende Prüfung einer Nullvariante (Weiterbetrieb des SHW bis 2052) wird zusammen mit den übrigen Aspekten der Alternativenprüfung unter Punkt 6 behandelt; auf die dortigen Ausführungen und unsere dortigen Forderungen wird verwiesen.

4. Fehlende Transparenz des Nutzen-Kosten-Verhältnisses (NKV)

Das Vorhaben wurde im Rahmen des BVWP 2030 (verabschiedet August 2016) in den Vordringlichen Bedarf aufgenommen. Das NKV, die Nutzenkomponenten und die Kostenbasis dieser Bewertung sind in den Planfeststellungsunterlagen nicht enthalten. Die Unterlagen verweisen lediglich pauschal auf die neue Bewertungsmethodik und Verkehrsprognose 2030.

Der Grundsatz der Transparenz im Planfeststellungsverfahren erfordert, dass die wirtschaftliche Rechtfertigung eines Bauvorhabens dieser Dimension für Einwender und die Öffentlichkeit nachvollziehbar ist. Das BVWP-Projektblatt ist Bestandteil öffentlicher Bundesverwaltung. Ohne Kenntnis des NKV und seiner Berechnungsgrundlagen ist es weder anerkannten Vereinigungen noch der breiten Öffentlichkeit möglich, die wirtschaftliche Sinnhaftigkeit des Vorhabens zu beurteilen oder fundierte Einwendungen zu formulieren.

Wir fordern: Offenlegung des vollständigen BVWP-Projektblatts (NKV, Nutzenkomponenten nach Bewertungsmethodik, Kostenansätze, Bewertungsjahr, zugrundeliegende Verkehrsprognose) als Bestandteil der ausgelegten Planfeststellungsunterlagen.

5. Veraltete Kostenbasis – NKV-Neuberechnung erforderlich

Die Wirtschaftlichkeitsbetrachtung datiert vom Februar 2009. Der Erläuterungsbericht erwähnt eine später erfolgte Fortschreibung der Zeit- und Kostenansätze -- ohne Datum und ohne Angabe einer Kostensumme. Die Planfeststellungsunterlagen enthalten keine einzige konkrete Baukostensumme.

- Die Erzeugerpreisindizes des Statistischen Bundesamts (Destatis) für Bauleistungen im Tiefbau belegen seit 2009 einen Kostenanstieg von mehr als 60 %; gegenüber dem BVWP-Beschlussjahr 2016 beträgt die Steigerung mehr als 40 %.
- Hinzu kommt ein signifikant gestiegenes Kapitalmarktzinsniveau gegenüber dem Niedrigzinsumfeld des BVWP-Bewertungszeitraums. Ein höherer Kalkulationszinssatz reduziert den Kapitalwert künftiger Nutzenkomponenten und damit das NKV.
- Eine NKV-Neuberechnung auf aktueller Kosten- und Zinsbasis, kombiniert mit einer aktualisierten Verkehrsprognose (siehe Punkt 2), ist zwingend. Ohne diese Neuberechnung ist nicht sichergestellt, dass das Vorhaben die Wirtschaftlichkeitsschwelle ($NKV \geq 1,0$) noch überschreitet.

Wir fordern: (1) Aktualisierung der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung auf Basis der Erzeugerpreisindizes (Tiefbau, Stand 2024), der unter Punkt 2 geforderten aktualisierten Güterstruktur- und Verkehrsprognose sowie des aktuellen Kalkulationszinssniveaus. Die aktualisierte Wirtschaftlichkeitsbetrachtung ist als Teil der Planunterlagen auszulegen.

(2) Sollte die Neuberechnung ein $NKV < 1,0$ ergeben: Aussetzung des Planfeststellungsverfahrens und Prüfung der Aufnahme des Vorhabens in den Bedarfsplan (WaStrAbG).

6. Fehlende oder unzureichende Alternativenprüfung

Die Planfeststellungsunterlagen weisen in mehrfacher Hinsicht Defizite bei der nach Art. 5 Abs. 1 der UVP-Richtlinie (RL 2011/92/EU) i. V. m. § 16 UVPG gebotenen Alternativenprüfung auf. Diese Vorschrift verpflichtet den Vorhabenträger zur Darstellung der wichtigsten geprüften Alternativen einschließlich der Nullvariante und der wesentlichen, auch umweltbezogenen Auswahlgründe. Die folgenden vier Aspekte zeigen, dass dieser Pflicht in keinem der geprüften Bereiche vollständig nachgekommen wurde:

6.1. Fehlende Nullvarianten-Prüfung (Weiterbetrieb des Schiffshebewerks bis 2052)

Eine Alternative, bei der das SHW bis zum Ende seiner gesicherten Nutzungsdauer (2052) weiterbetrieben und die Neubauentscheidung erst danach – unter dann aktueller Bedarfslage – getroffen wird, wurde nicht geprüft. Dies verstößt gegen die Pflicht zur Prüfung vernünftiger Alternativen einschließlich der Nullvariante nach § 16 UVPG i. V. m. Art. 5 Abs. 1 der UVP-Richtlinie (RL 2011/92/EU).

Wir fordern: Vorlage einer Nullvarianten-Prüfung (Weiterbetrieb des SHW bis mindestens 2052 mit gesonderter Neubewertung der Bedarfslage zu diesem späteren Zeitpunkt) sowie einer Erläuterung, weshalb der Baubeginn nicht auf einen späteren, dem Ende der gesicherten SHW-Nutzungsdauer näher liegenden Zeitpunkt verschoben werden kann.

6.2. Variantenvergleich ausschließlich wirtschaftlich – keine Umweltbewertung der technischen Alternativen

Der Erläuterungsbericht beschreibt in Kap. 1.3 drei geprüfte technische Varianten: die Erweiterung des SHW auf 140 m Troglänge, eine Einkammerschleuse mit 225 m Nutzlänge (Vorzugsvariante) und eine Schleusentreppe mit zwei hintereinanderliegenden Kammern von je 225 m. Zur Auswahl der Vorzugsvariante enthält der Bericht folgende Aussage:

„Die Entscheidung für eine der beiden Varianten erfolgte also ausschließlich auf der Grundlage einer Wirtschaftlichkeitsbetrachtung.“

Bemerkenswert ist dabei, dass die Schleusentreppe im selben Kapitel ausdrücklich als „risikoärmste Lösung“ bezeichnet, jedoch wegen wirtschaftlicher Nachteile verworfen wird. Eine vergleichende Bewertung der Umweltrisiken der gewählten Einkammerschleuse gegenüber der als risikoärmer eingestuften Schleusentreppe – etwa hinsichtlich Wasserverbrauch, Flächeninanspruchnahme, Bauzeit oder Ausfallsicherheit – fehlt vollständig.

Die UVP-Richtlinie verlangt in Art. 5 Abs. 1 i. V. m. Anhang IV Nr. 2 eine Darstellung der vom Vorhabenträger geprüften Alternativen einschließlich einer Angabe der wesentlichen Auswahlgründe unter Berücksichtigung der Umweltauswirkungen. Eine Alternativenprüfung, die sich nach eigener Aussage „ausschließlich“ auf Wirtschaftlichkeit stützt und die Umweltfolgen der verglichenen Varianten nicht gegenüberstellt, erfüllt diese Anforderung nicht.

Wir fordern: Nachreichung einer vollständigen, § 16 UVPG-konformen Alternativenprüfung, die für alle drei technischen Varianten (SHW-Erweiterung 140 m, Einkammerschleuse 225 m, Schleusentreppe 2 × 225 m) die jeweiligen Umweltauswirkungen systematisch gegenüberstellt und nicht ausschließlich wirtschaftliche Kriterien zugrunde legt.

6.3. Fehlende Abwägung der Dimensionierungsvarianten (225 m / 185 m / 135 m)

Es fehlen Abwägungsbetrachtungen bzw. Alternativenprüfungen, die Schleusen mit 225m, 185m und 135 m Nutzlänge vergleichen und den Nachteilen der größeren Schleusen (Baukosten, Naturzerstörung, Klimafolgekosten) den Nachteil der durch das Auftrennen und Zusammensetzen der Schubverbände bei der kleineren Schleuse gegenüberstellt.

Dem gegenüberzustellen wäre außerdem ein Wartungs- und Erneuerungskonzept für das Schiffshebewerk über das Jahr 2052 hinaus, auch unter Betrachtung der unter Punkt 6.4 geforderten Schienenalternative.

Denn bisher kann der Verkehr selbst dann über das Schiffshebewerk abgewickelt werden, wenn einer der beiden Tröge wegen Wartungsarbeiten gesperrt ist. Aufgrund des rückläufigen Verkehrs müsste dies auch weiterhin möglich sein.

Wir fordern: Vorlage der oben genannten Abwägungsbetrachtungen bzw. Alternativenprüfungen für die Dimensionierungsvarianten 225 m, 185 m und 135 m.

6.4. Fehlende modale Alternativenprüfung – Schienenalternative

Die Planfeststellungsunterlagen enthalten keine Prüfung modaler Alternativen zur Erreichung des verkehrspolitischen Ziels. Die 2009/2010 durchgeführten Voruntersuchungen beschränkten sich auf wasserstraßen-interne Varianten (SHW-Neubau, Schleuse, Schleusentreppe).

- Der Hamburger Hafen wickelt seinen Hinterlandverkehr bereits heute zu ca. 50 % über die Schiene und zu ca. 40 % per Lkw ab; der Binnenschiffverkehrsanteil beträgt ca. 10 %. Die Schiene ist damit der dominierende Verkehrsträger. Kapazitätserweiterungen im Schienenkorridor Hamburg–Hannover würden Güter- und Personenverkehr gleichermaßen benötigen.
- Die UVP-Richtlinie (RL 2011/92/EU, Art. 5 Abs. 1 i.V.m. Anhang IV Nr. 2) verpflichtet den Vorhabenträger zur Darstellung der wichtigsten geprüften Alternativen und der wesentlichen Auswahlgründe. Diese Pflicht ist nicht erfüllt.
- Eine Schienenalternative wäre strukturell unabhängig vom Kohleausstieg, da sie allgemeinen Güterverkehr fördert, und bietet durch Elektrifizierung ein dekarbonisierbares Betriebsmodell.

Hinzu kommt ein übergeordnetes haushalterisches Argument: Deutschland weist nach übereinstimmenden Befunden (u. a. Berichte des Bundesrechnungshofs, Monitoring der Bundesnetzagentur, Studien der KfW) einen erheblichen und weiter wachsenden Sanierungsstau bei der bestehenden Verkehrsinfrastruktur auf – besonders ausgeprägt im Schienennetz (marode Brücken, überalterte Stellwerks- und Signaltechnik, Langsamfahrstellen), aber auch bei Straßenbrücken und Wasserstraßen. Angesichts begrenzter öffentlicher Investitionsmittel ist eine Priorisierung zugunsten von Erhalt und Ausbau der bestehenden, elektrifizierbaren und damit dekarbonisierbaren Schieneninfrastruktur gegenüber einem milliardenschweren Neubauvorhaben mit ungeklärtem verkehrlichem Bedarf (siehe Forderungen zu Punkt 2) sachlich geboten. Ein Neubau dieser Größenordnung darf nicht zulasten dringend erforderlicher Sanierungsinvestitionen in die vorhandene, insbesondere schienengebundene Infrastruktur gehen.

Wir fordern: Erstellung und Auslegung eines modalübergreifenden Variantenvergleichs, der die Schleusenbauvariante einer Schienenausbau-Alternative (Korridor Hamburg–Hannover) gegenüberstellt und Kosten, Kapazitätswirkung, CO₂-Bilanz und Zeithorizont sowie die haushalterische Priorisierung angesichts des bundesweiten Sanierungsstaus bei der Schieneninfrastruktur vergleicht.

7. Unverhältnismäßige Dimensionierung

Die geplante Schleuse weist eine Nutzlänge von 225 m auf und ist damit für Schubverbände (SV) bis 185 m ausgelegt. Dies geht erheblich über das Zielmaß üGMS (135 m) hinaus, das im Erläuterungsbericht als zentrale zu berücksichtigende Schiffsgröße bezeichnet wird.

Selbst für ungetrennte Schubverbände würde eine Nutzlänge von 185 m ausreichen.

Bereits jetzt werden Schubverbände über das vorhandene Schiffshebewerk transportiert, indem sie vorher aufgetrennt und hinterher wieder zusammengesetzt werden.

Die hieraus resultierende fehlende Abwägung der Dimensionierungsvarianten wird zusammen mit den übrigen Aspekten der Alternativenprüfung unter Punkt 6.3 behandelt..

8. Auswirkungen der Bauphase auf den laufenden ESK-Betrieb nicht dokumentiert

Die Bekanntmachung des Wasserstraßen-Neubauamts Hannover nennt eine Bauzeit von 10 bis 12 Jahren. Die neue Schleuse wird ca. 122 m westlich des bestehenden SHW errichtet; das SHW soll während der Bauphase weiterbetrieben werden. Die Planfeststellungsunterlagen enthalten kein Betriebsführungskonzept für den ESK während dieser Bauphase.

Eine Bauzeit von 10 bis 12 Jahren an dem einzigen Engpass des ESK stellt für sämtliche gewerblichen Nutzer der Wasserstraße ein erhebliches Risiko dar. Folgende Fragen sind in den Unterlagen nicht beantwortet:

- Welche Einschränkungen des Schifffahrtsbetriebs sind in den einzelnen Bauphasen zu erwarten, wenn Bauarbeiten in Kanalböschungen, Kanalquerschnitte oder den Betriebsbereich des bestehenden SHW eingreifen?
- Wie wird der Betrieb des bestehenden SHW im Havariefall während der Bauphase sichergestellt, d. h. wenn SHW und neue Schleuse gleichzeitig nicht verfügbar sind?
- Wie werden wirtschaftliche Schäden gewerblicher Wasserstraßen-Nutzer durch bauzeitliche Einschränkungen erfasst, bewertet und ggf. ausgeglichen?
- Sind die Kosten für Ausweich- und Puffermaßnahmen (z. B. Lagerkapazitäten für betroffene Güter) in die Wirtschaftlichkeitsbetrachtung eingeflossen?

Wir fordern: Vorlage eines Betriebsführungskonzepts für den ESK während der gesamten Bauphase (ca. 10--12 Jahre), das phasenweise Einschränkungen des Schiffsverkehrs, Notfallszenarien bei SHW-Ausfall sowie Maßnahmen zur Minimierung der wirtschaftlichen Belastung für Wasserstraßen-Nutzer dokumentiert.

9. Klimabewertung – Widerspruch zwischen Erläuterungsbericht, UVP-Bericht und KSG-Anlage sowie unvollständige Betrachtung

Der Erläuterungsbericht fasst die Klimabewertung des Vorhabens in Kap. 6.11 wie folgt zusammen:

„Ergebnis: Ersatzneubau wirkt nur geringfügig emissionserhöhend und somit nicht nachteilig auf die nationalen Klimaschutzziele nach § 3 KSG.“

Diese Einschätzung übernimmt ungeprüft das Fazit der KSG-Anlage 3.1 (Ordner 04, Dokument 04.03), die zugleich Grundlage des im UVP-Bericht (Kap. 13.8) formulierten, wortgleichen Klimafazits ist. Die Auswertung aller drei Dokumente – Erläuterungsbericht, UVP-Bericht und KSG-Anlage – ergibt ein durchgängiges, in sich widersprüchliches Bild auf mehreren Ebenen:

9.1. Rechnerisch unzutreffendes Klimafazit

Kap. 13.8 des UVP-Berichts benennt die drei Komponenten der Treibhausgasbilanz zutreffend: Lebenszyklusemissionen „in geringerem Umfang emissionserhöhend“ (+2.828 t CO₂/Jahr), verkehrsbedingte Treibhausgase „in großem Umfang emissionsmindernd“ (–2.316 t CO₂/Jahr) und Landnutzung „neutral“. Das daraus gezogene Fazit lautet gleichwohl:

„Im Ergebnis wird somit festgestellt, dass das Vorhaben emissionsmindernd wirkt und somit zur Erreichung der nationalen Klimaschutzziele nach § 3 Bundes-Klimaschutzgesetz beiträgt.“

Dieses Fazit ist rechnerisch unzutreffend: Lebenszyklus +2.828 t CO₂/Jahr minus Verkehr –2.316 t CO₂/Jahr ergibt eine Nettobilanz von +512 t CO₂/Jahr – mithin eine Emissionserhöhung, keine

Emissionsminderung. Es entsteht der Eindruck, dass das Fazit ausschließlich die Verkehrskomponente berücksichtigt und die Lebenszykluskomponente unterschlagen hat. Tab. 21-2 (Ergebnisübersicht UVP) wiederholt diesen Fehler. Das im Erläuterungsbericht (Kap. 6.11) wiedergegebene, gleichlautende Fazit („nicht nachteilig auf die nationalen Klimaschutzziele nach § 3 KSG“) steht damit ebenso in unmittelbarem Widerspruch zur eigenen Berechnungsgrundlage des Vorhabenträgers; eine Prüfung der Vereinbarkeit mit § 3 KSG kann auf dieser fehlerhaften Datenbasis nicht rechtssicher erfolgen.

9.2. Methodische Mängel der KSG-Anlage

Die dem UVP-Bericht und dem Erläuterungsbericht gleichermaßen zugrunde liegende KSG-Anlage 3.1 (WNA Hannover, 23.01.2025) weist mehrere eigenständige methodische Mängel auf:

- **Lifecycle-Basis:** Die Berechnung stützt sich auf das PRINS-Dossier W12 – ein anderes Projekt („190-m-Schleuse, Bauzeit 2017–2022“). Das tatsächlich beantragte Vorhaben ist eine 225-m-Schleuse mit Bauzeit ca. 2026–2038 und erheblich höherem Materialvolumen; die Bauzeit steht zudem im Widerspruch zu der im Erläuterungsbericht (Kap. 1.2) angegebenen Bauzeit von 10 bis 12 Jahren ab frühestens 2029.
- **Emissionsfaktoren:** Die verwendeten Faktoren (Öko-Institut 2015 für Beton, Stahl, Transport) sind zehn Jahre alt; sie wurden seither mehrfach überarbeitet.
- **Verkehrsprognose:** Grundlage ist der BVWP 2014 (16,5 Mio. t ESK-Ziel) – zwölf Jahre alt; der Kohleausstieg (KVBG 2020) ist nicht berücksichtigt.
- **Strommix Betrieb:** Angesetzt wird ein Szenario 2050 mit 125 kg CO₂/MWh; aktuell liegt der Wert bei rund 350 kg CO₂/MWh – das 2050-Szenario überschätzt die künftige Einsparung erheblich.
- **Schienenvergleich:** Ein Vergleich der CO₂-Bilanz mit einer Schienenalternative fehlt, obwohl dies nach § 13 KSG und im Rahmen der UVP-Alternativenprüfung geboten wäre.
- **Waldverlust:** Der Sektor Landnutzung wird als „neutral“ bewertet, obwohl 154.000 m² Waldverlust anfallen; die damit verbundenen Humus-CO₂-Emissionen sind nicht bilanziert.

Hinzu kommt: Die KSG-Anlage wurde am 23.01.2025 erstellt – vor der Einreichung der Planfeststellungsunterlagen (August 2025) und vor der aktuellen Projektspezifikation (225-m-Schleuse). Eine Fortschreibung der Lifecycle-Berechnung auf das tatsächliche Projekt fehlt. Die eigene, in der KSG-Anlage dokumentierte Rechnung ergibt bereits jetzt eine Netto-Emissionssteigerung von +512 t CO₂ pro Jahr im Vergleich zum Bestandsbetrieb – keine „geringfügige“ Erhöhung im Sinne des vom Erläuterungsbericht übernommenen Fazits, sondern eine signifikante und dauerhafte Zusatzbelastung.

9.3. Veraltetes Klimakapitel

Das gesamte Kap. 13 (Schutzgut Klima und Luft) des UVP-Berichts basiert auf der acht Jahre alten Untersuchung TRIOPS 2017a; der Erläuterungsbericht übernimmt dessen Fazit in Kap. 6.11 ungeprüft. Aktuelle Klimawandelszenarien, die Trockenheitsjahre 2018 bis 2022 sowie Niedrigwasserprognosen für den Kanalbetrieb sind in keinem der drei Dokumente eingeflossen.

9.4. Fehlende Lebenszyklusanalyse und dynamisches Klimawandelrisiko

- **Fehlende Lebenszyklusanalyse (LCA):** Der Bau einer Sparschleuse mit 225 m Nutzlänge, 38 m Fallhöhe, mehreren Sparbecken und umfangreichen Erdbewegungen verursacht erhebliche baubedingte Treibhausgasemissionen (Beton, Stahl, Bodenaushub, Logistik). Eine LCA über Errichtung, Betrieb und Rückbau fehlt.
- **Klimawandelrisiko Niedrigwasser:** Der Erläuterungsbericht (Kap. 6.12) stellt fest, dass eine Abfrage der DAS-Klimabasisdienste derzeit keine Betroffenheit ergebe. Eine dynamische Risikobetrachtung für die Lebensdauer des Bauwerks (>100 Jahre) fehlt. Die extreme Niedrigwasserphase 2022 hat bereits gezeigt, dass der ESK-Betrieb durch klimatische Ereignisse eingeschränkt werden kann. Darüber hinaus wird der ESK durch Entnahme von Wasser zur Bewässerung landwirtschaftlicher Flächen zusätzlich belastet, erste Pumpen wurden bereits installiert.

9.5. Fehlender struktureller Klimavergleich mit der Schienenalternative sowie aktueller klimapolitischer Kontext

Ergänzend zu dem unter Punkt 9.2 genannten fehlenden Vergleich der CO₂-Bilanz mit einer Schienenalternative ist auch die strukturelle Dimension dieses Vergleichs nicht betrachtet: Eine elektrifizierte Schienenstrecke kann im Betrieb treibhausgasneutral sein. Die Binnenschifffahrt auf Klasse-Vb-Schiffen ist absehbar weiter auf fossile Kraftstoffe angewiesen. Dieser strukturelle Unterschied der Klimabilanz fehlt im Vergleich.

Eine Schleuse mit einer Nutzungsdauer von über 100 Jahren bindet die Verkehrsinfrastruktur langfristig an einen Verkehrsträger mit sinkender Auslastung (Kohleausstieg) und begrenzter Dekarbonisierbarkeit. Dieser Zielkonflikt mit den Klimaschutzzielen des KSG wird nicht thematisiert.

Nach Aussagen des von der Bundesregierung beauftragten Sachverständigenrats für Umweltfragen (Oktober 2025) ist Deutschlands CO₂-Restbudget für das 1,5°-Ziel des Pariser Klimaschutzabkommens von 2015 bereits vollständig verbraucht. Ein Projekt mit negativer CO₂-Bilanz wäre somit völkerrechtswidrig.

Der von der Bundesregierung beauftragte Expertenrat für Klimafragen hat im November 2025 bestätigt, dass die Bundesregierung seit Jahren die Klimaschutzziele im Verkehrssektor verfehlt und ausreichende Maßnahmen zur Trendumkehr nicht erkennbar sind.

Laut dem Expertenrat für Klimafragen (Stellungnahme zum Entwurf des Klimaschutzprogramms 2026⁴ vom 25. März 2026) genügt auch das aktuelle Klimaschutzprogramm der Bundesregierung (vom 25.03.2026) nicht den Anforderungen des Klimaschutzgesetzes.

Eine Entscheidung der beim Bundesverfassungsgericht anhängigen Klimaklagen, speziell der „Zukunftsklage“ von Greenpeace und Germanwatch, die sich explizit auch gegen unzureichende Verkehrspolitik richtet, könnte bereits vor dem Planfeststellungsbeschluss entschieden werden und die Anforderungen verschärfen.

⁴ <https://expertenrat-klima.de/en/publikationen/stellungnahme-zum-entwurf-des-klimaschutzprogramms-2026>

Wir fordern: (1) Richtigstellung des Klimafazits in Kap. 6.11 des Erläuterungsberichts sowie in Kap. 13.8 und Tab. 21-2 des UVP-Berichts unter nachvollziehbarer Darstellung der Netto-CO₂-Bilanz von +512 t CO₂/Jahr über alle drei KSG-Sektoren.

(2) Neuberechnung der Lebenszyklus-Treibhausgasemissionen der KSG-Anlage 3.1 für das tatsächliche Projekt (225-m-Schleuse, Bauzeit ca. 2026–2038 – nicht des PRINS-Dossiers W12) mit aktuellen, post-2020-Emissionsfaktoren, sowie Offenlegung dieser revidierten Fassung als Grundlage für eine korrigierte Fassung von Kap. 6.11 des Erläuterungsberichts.

(3) Aktualisierung des Klimakapitels (Kap. 13 UVP-Bericht) auf Basis aktueller Klimawandelszenarien (Deutsche Anpassungsstrategie, Klimaatlas) und Niedrigwasserprognosen für den ESK.

(4) Vorlage einer vollständigen Lebenszyklusanalyse (LCA) der Treibhausgasemissionen für Errichtung, Betrieb und Rückbau der neuen Schleuse sowie einer dynamischen Klimarisikobetrachtung (insb. Niedrigwasser) über die projektierte Lebensdauer, verbunden mit einem strukturellen Vergleich der Klimabilanz mit der Schienenalternative (Betriebs- und Dekarbonisierungsperspektive). (5) Stellungnahme zur Planrechtfertigung angesichts der Aussagen der von der Bundesregierung beauftragten Gremien (Sachverständigenrat für Umweltfragen, Expertenrat für Klimafragen) zum bereits erschöpften CO₂-Restbudget und zur Zielverfehlung im Verkehrssektor.

10. Unvollständige Planfeststellungsunterlagen – ungeklärter Kampfmittelverdacht am Bodenlager Artlenburg

Nach Kap. 5.3 des Erläuterungsberichts fallen im Zuge der Baumaßnahme insgesamt rund 1,22 Mio. m³ Aushub an. Davon sind 432.000 m³ Überschussboden, für die ein Bodenlager bei Artlenburg (ESK-km 114,0–114,4, 10,7 ha) vorgesehen ist. Zur Sicherheitslage dieser Fläche stellt der Erläuterungsbericht in Kap. 5.5 selbst fest:

„Für Artlenburg liegen noch keine Bewertungen in Bezug auf einen möglichen Kampfmittelverdacht vor.“

Eine Fläche, deren Nutzung integraler Bestandteil des beantragten Vorhabens ist, muss hinsichtlich ihrer grundsätzlichen Eignung – einschließlich einer gesicherten kampfmittelrechtlichen Bewertung – vor Erlass des Planfeststellungsbeschlusses abschließend geprüft sein. Eine zum Zeitpunkt der Auslegung noch offene, sicherheitsrelevante Prüfung stellt eine Lücke der Planfeststellungsunterlagen dar, die Einwendungsberechtigten die Möglichkeit nimmt, sich zu den tatsächlichen Standortrisiken zu äußern.

Wir fordern: Vorlage eines vollständigen Kampfmittelgutachtens für die Fläche Artlenburg als Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen vor Erlass des Planfeststellungsbeschlusses.

11. Veraltete Bodenbelastungsbewertung – Ersatzbaustoffverordnung nicht berücksichtigt

Zur Bewertung der Schadstoffbelastung des Aushubmaterials führt der Erläuterungsbericht in Kap. 5.3 aus:

„Bewertung auf Basis der zum Zeitpunkt der Untersuchungen noch gültigen Richtlinien (LAGA). Mit dem Inkrafttreten der Mantelverordnung im August 2023 [...] ist eine aktualisierte Beprobung vor Baubeginn vorgesehen.“

Die Ersatzbaustoffverordnung (EBV) ist seit August 2023 bundesweit in Kraft – mehr als zwei Jahre vor Einreichung der Planfeststellungsunterlagen im August 2025. Der Planfeststellungsbeschluss muss auf dem zum Zeitpunkt der Entscheidung geltenden Recht beruhen. Die im Erläuterungsbericht vorgesehene Verschiebung der erforderlichen Neubewertung auf einen Zeitpunkt „vor Baubeginn“ – also nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses und ohne weitere Öffentlichkeitsbeteiligung – genügt diesem Erfordernis nicht. Die umweltrechtliche Bewertung der Bodenbelastung muss bereits Grundlage der Planfeststellungsentscheidung selbst sein, nicht Gegenstand einer nachgelagerten, der Öffentlichkeit nicht mehr zugänglichen bauausführenden Prüfung.

Wir fordern: Vorlage einer nach der Ersatzbaustoffverordnung (EBV) durchgeführten, vollständigen Bodenbelastungsbewertung als Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen vor Erlass des Beschlusses – nicht erst „vor Baubeginn“.

12. Im Erläuterungsbericht selbst bestätigte Mängel aus anderen Fachgutachten

Der Erläuterungsbericht bestätigt durch eigene Darstellung mehrere Mängel, die sich bereits aus der Auswertung anderer Planfeststellungsunterlagen ergeben. Diese Bestätigung durch das zentrale Planungsdokument des Vorhabenträgers selbst verstärkt das Gewicht der jeweiligen Einwendung:

- **Artenschutz Zauneidechse (Kap. 6.9):** Der Erläuterungsbericht bestätigt, dass für die Zauneidechse der „Verbotstatbestand nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG (Tötung und Verletzung)“ erfüllt ist und eine Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG erforderlich wird.
- **Bauzeit-Widerspruch (Kap. 5.2):** Der Erläuterungsbericht gibt „10 bis 12 Jahre“ als Bauzeit an. Die FFH-Vorprüfung (TRIOPS 2017) nennt demgegenüber 6,5 Jahre. Dieser Widerspruch innerhalb der Planfeststellungsunterlagen bleibt auch durch den Erläuterungsbericht ungeklärt.
- **Erschütterungsmonitoring (Kap. 6.4):** Das zugrundeliegende erschütterungstechnische Gutachten (07_SLU_13.1) formuliert ein „baubegleitendes Monitoring“ lediglich als „dringende Empfehlung“, der Erläuterungsbericht bezeichnet es als „vorgesehen“ (es ist somit keine verbindliche Nebenbestimmung).

12.1. Baulärm Scharnebeck und Adendorf

Der Erläuterungsbericht bestätigt in Kap. 6.3 ausdrücklich „nachteilige Auswirkungen durch Überschreitung der Grenzwerte nach AVV Baulärm“; mit Schutzmaßnahmen werden die Richtwerte tagsüber eingehalten, nachts jedoch nicht vollständig. Die Auswertung der zugrunde liegenden Fachunterlagen (UVP-Bericht und schalltechnische Untersuchung Baulärm) ergibt hierzu ein präziseres, in sich konsistentes Bild auf zwei Ebenen zunehmender fachlicher Detailtiefe:

- **UVP-Bericht (Kap. 6.7.1.1, Schutzgut Menschen – Baulärm, S. 49–52):** Für die Ortschaft Scharnebeck werden im Bauszenario 6.1 (Massivbau- und Spundwandarbeiten) Baulärmpegel von bis zu 74 dB(A) tagsüber und bis zu 57 dB(A) nachts dokumentiert, über eine Dauer von 36 Monaten Massivbauarbeiten zuzüglich 3 Monaten Spundwandarbeiten. Für Adendorf werden bis zu 56 dB(A) tags und 41 dB(A) nachts angegeben. In beiden Fällen werden die AVV-Baulärm-Richtwerte für Mischgebiete (65 dB(A) tags) sowie die gesundheitsbezogene Schwelle von 70 dB(A) überschritten – in Scharnebeck um 4 dB(A).

Der UVP-Bericht klassifiziert dies selbst ausdrücklich als „erheblich nachteilige Umweltauswirkung“, hält sie aber für „durch bautechnische Maßnahmen der Lärminderung“ kompensierbar; ein ausformuliertes Lärmschutzkonzept mit konkreten technischen Maßnahmen und den nach Umsetzung erreichbaren Restpegeln ist den Planfeststellungsunterlagen jedoch nicht zu entnehmen – es wird auf spätere Planungsphasen verwiesen.

- **Schalltechnische Untersuchung Baulärm:** Für Scharnebeck werden im Wohngebiet (WA) – nach Umsetzung zweier Schutzmaßnahmen (M1: Betonmischwerk mind. 500 m entfernt, Lärmschutzwand 8,4 m; M2: landseitiges Einvibrieren der Spundbohlen, Lärmschutzwand 8,4 m) – folgende Beurteilungspegel ermittelt: tagsüber 50–63 dB(A), je nach Bauphase (der AVV-Richtwert für Wohngebiete von 65 dB(A) wird eingehalten); nachts, in den Bauphasen 4, 5.2 und 6.1, 53–54 dB(A) (der AVV-Richtwert für Wohngebiete nachts von 45 dB(A) wird damit um 8 bis 9 dB(A) überschritten). Das Gutachten stellt selbst fest, dass auch mit den vorgesehenen Schutzmaßnahmen „verbleibende Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm“ bestehen; lediglich die höhere Schwelle der Gesundheitsgefährdung (60 dB(A) nachts) wird eingehalten. Eine Überschreitung des einschlägigen Richtwerts um 8 bis 9 dB(A) ist nach der Rechtsprechung zur Wahrnehmbarkeit von Lärmpegeln als erheblich einzustufen (eine Pegeldifferenz von 10 dB(A) entspricht etwa einer Verdopplung der wahrgenommenen Lautstärke). Die Belastung tritt zudem nicht punktuell auf, sondern verteilt sich über mehrere Bauphasen innerhalb einer Gesamtbauzeit von 10 bis 12 Jahren.

Die drei Quellen – Erläuterungsbericht, UVP-Bericht und schalltechnisches Gutachten – bestätigen damit übereinstimmend denselben Befund mit zunehmender fachlicher Präzision: eine trotz Schutzmaßnahmen verbleibende, nächtliche Richtwertüberschreitung in Scharnebeck (und in geringerem Umfang in Adendorf), die der Vorhabenträger selbst als erheblich nachteilig einstuft, ohne ein verbindliches, planfeststellungsreifes Lärmschutzkonzept vorzulegen.

Wir fordern: (1) Vorlage eines verbindlichen Lärmschutzkonzepts für Scharnebeck und Adendorf bereits im Planfeststellungsverfahren, das die einzuhaltenden Grenzwerte, die konkreten technischen Minderungsmaßnahmen sowie die nach deren Umsetzung verbleibenden Restemissionen benennt.

(2) Verbindliche Festschreibung der Schutzmaßnahmen M1 (Betonmischwerk $\geq$ 500 m Abstand, Lärmschutzwand 8,4 m) und M2 (landseitiges Einvibrieren, Lärmschutzwand 8,4 m) als Nebenbestimmungen des Planfeststellungsbeschlusses.

(3) Nachweisliche Begründung der Verhältnismäßigkeit der verbleibenden Überschreitung um 8 bis 9 dB(A) nachts sowie Prüfung ergänzender Maßnahmen (z. B. Beschränkung lärmintensiver Bauphasen auf die Tagzeit).

(4) Zeitliche Begrenzung der besonders lärmintensiven Nacht-Bauphasen auf das technisch zwingend erforderliche Maß.

12.2. Doppelverwendung der Fläche KF2/AFCS1 für zwei unterschiedliche Kompensationszwecke

Der Erläuterungsbericht benennt in Kap. 6.9 eine „FCS-Maßnahme auf Kompensationsfläche 2“ für die artenschutzrechtliche Ausnahme der Zauneidechse und weist selbst darauf hin, dass dieselbe Fläche im Landschaftspflegerischen Begleitplan zugleich als CEF-Maßnahme für den naturschutzrechtlichen Eingriffsausgleich nach § 15 BNatSchG angerechnet wird:

- **Artenschutzrechtliche Perspektive (Fachbeitrag Artenschutz, IBL Umweltplanung GmbH, Rev. 3-0, 30.07.2025):** Für die Zauneidechse (Anhang IV, Erhaltungszustand U1) ist eine Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG erforderlich, da das Tötungsverbot trotz Umsiedlung nicht vollständig ausgeschlossen werden kann. Als FCS-Maßnahme wird die Fläche AFCS1 (halboffene Zauneidechsenhabitate) benannt.
- **Eingriffsrechtliche Perspektive (Landschaftspflegerischer Begleitplan, IBL, Rev. 5-0, 18.07.2025):** Die Kompensationsfläche KF 2 (25.644 m², Scharnebeck) ist identisch mit AFCS1. Dieselbe Fläche erbringt gleichzeitig +137.207 WP Biotopwertkompensation im Rahmen der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung nach § 15 BNatSchG. Der Landschaftspflegerische Begleitplan selbst nimmt zu diesem Konflikt keine Stellung; die Doppelnutzung wird als Tatsache dargestellt, ohne dass die Vereinbarkeit der beiden Anrechnungszwecke geprüft wird.

Eine Fläche kann nicht gleichzeitig den artenschutzrechtlichen FCS-Nachweis für eine Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG erbringen und in vollem Umfang als Kompensationsfläche nach § 15 BNatSchG angerechnet werden, ohne dass eine unzulässige Doppelzählung vorliegt. Entweder muss AFCS1/KF 2 ausschließlich dem FCS-Nachweis dienen und der Landschaftspflegerische Begleitplan eine separate Ausgleichsfläche ausweisen – oder die Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG ist nicht ordnungsgemäß belegt.

Wir fordern: (1) Methodischer Nachweis, dass die quantitativen Anforderungen des Artenschutzes (§ 45 Abs. 7 BNatSchG, FCS-Nachweis) und der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung (§ 15 BNatSchG, Biotopwertkompensation) auf der Fläche AFCS1/KF 2 unabhängig voneinander vollständig erfüllt werden; hilfsweise Trennung in zwei separate Flächen mit jeweils eigenständigem Zweck.

(2) Eigenständige, aktuelle Artenauswahl statt Übernahme der Artenauswahl aus TRIOPS 2017.

(3) Aktualisierung der Amphibien- und Fischkartierung.

(4) Aktualisierung der Fledermaus- und Brutvogelkartierung.

(5) Baumhöhlenkontrolle aller 84 Habitatbäume vor Fällung als verbindliche Planfeststellungsnebenbestimmung.

13. Aktualität naturschutzfachlicher Kartierungen und Datengrundlagen

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens ist sicherzustellen, dass die naturschutzfachlichen Grundlagen aktuell und belastbar sind. Fachlich anerkannt ist, dass Kartierungen und Untersuchungen nur innerhalb eines begrenzten Zeitfensters als valide gelten. Erhebungen, die älter als drei bis fünf Jahre sind, verlieren regelmäßig ihre Aussagekraft, da sich Artenvorkommen, Habitatstrukturen und ökologische Rahmenbedingungen in diesem Zeitraum erheblich verändern können.

Zum Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses dürfen keine überalterten Datengrundlagen verwendet werden. Untersuchungen, die außerhalb des genannten Aktualitätszeitraums liegen, sind zu aktualisieren oder vollständig neu zu erheben, um eine fachlich korrekte Bewertung der Eingriffsfolgen und der erforderlichen Schutzmaßnahmen zu gewährleisten.

14. Fehlende modale und standörtliche Alternativenprüfung

Der UVP-Bericht (Rev. 4-0, 30.07.2025) trifft in Kap. 21.1.1 folgende Feststellung zu geprüften Alternativen:

„Standörtliche Alternativen zum Vorhaben, die mit geringeren Umweltauswirkungen verbunden sein können (außer der Nullvariante) wurden nicht betrachtet.“

Als „Technische Alternativen“ werden in Kap. 21.1.2 lediglich drei bauliche Ausführungsformen desselben Vorhabens genannt: Schiffshebewerk-Neubau, Sparschleuse (gewählt) und Stufenschleuse. Diese sind keine Alternativen im Sinne des Planungsrechts, sondern technische Varianten zur Überwindung derselben Höhendifferenz am selben Standort. Als einzige inhaltliche Alternative wird die „Verbesserung der Elbe zwischen Lauenburg und Magdeburg“ genannt und in einem einzigen Satz verworfen: Die erforderlichen Abladetiefen seien „bei Weitem nicht erreichbar“ – ohne Quantifizierung oder Quellenangabe.

Folgende Alternativen wurden zu keinem Zeitpunkt geprüft:

- **Schienenalternative:** Der Hamburger Hafen wickelt bereits heute ca. 50 % seines Hinterlandverkehrs über die Schiene ab, der Binnenschiffverkehrsanteil liegt bei ca. 10 %. Eine Kapazitätserweiterung im Eisenbahnkorridor Hamburg–Hannover als Alternative zur Kanalausbaumaßnahme wurde nicht untersucht.
- **Nachfragesteuerung:** Eine Prüfung, ob die zugrunde gelegte Gütermengenprognose von 16,5 Mio. t auf dem Elbe-Seitenkanal (ESK) realistisch ist oder ob eine gezielte Verkehrsverlagerung auf die Schiene denselben verkehrspolitischen Zweck erfüllen könnte, fehlt vollständig.
- **Null-Ausbau / Weiterbetrieb SHW:** Das eigentliche Nullvarianten-Szenario („Weiterbetrieb des Schiffshebewerks bis 2052, dann Abriss ohne Ersatz“) wird in Kap. 21.2 nur rhetorisch abgehandelt. Der Gutachter selbst kommentiert: „Welchen Mehrwert die Null-Variante bietet, erschließt sich nicht.“ Eine sachliche Bewertung findet nicht statt.

§ 16 Abs. 1 UVPG i. V. m. Anlage 4 Nr. 2 UVPG verpflichtet den Vorhabenträger, eine Übersicht über die wichtigsten geprüften Alternativen sowie die Hauptgründe für die getroffene Wahl unter Einbeziehung der Umweltauswirkungen vorzulegen. Die UVP-Richtlinie (2011/92/EU) Art. 5 Abs. 1 i. V. m. Anhang IV Nr. 2 stellt gleichlautende Anforderungen. Die ausdrückliche Feststellung „wurden nicht betrachtet“ für standörtliche Alternativen verstößt gegen diese Verpflichtung.

Wir fordern: Nachreichung einer vollständigen Alternativenprüfung nach § 16 UVPG, die mindestens die Schienenalternative im Korridor Hamburg–Hannover, eine Nachfragesteuerungsoption sowie den Null-Ausbau-Fall (Weiterbetrieb SHW) unter Einbeziehung der jeweiligen Umweltauswirkungen vergleichend bewertet.

15. Bauzeit-Widerspruch: Fachbeiträge widersprechen sich

Für die Bauzeit des Vorhabens werden widersprüchliche Angaben gemacht:

- **UVP-Bericht (Kap. 3.2.2, S. 30):** 10–12 Jahre — durchgängiger Referenzwert, bestätigt durch die Bekanntmachung des WNA 2026 sowie den WRRL-Fachbeitrag (IBL, Rev. 4-0, 2025).
- **FFH-Vorprüfung (TRIOPS 2017, Kap. 2.4):** 6,5 Jahre (davon 4,5 Jahre Kernbauzeit) — Widerspruch zum UVP-Bericht.
- **KSG-Anlage (PRINS-Dossier W12):** „Bauzeit 2017–2022“ — bezieht sich auf ein anderes Projekt mit abweichenden Dimensionen.

Die Konsequenz für die FFH-Vorprüfung ist erheblich: Sie bewertet baubedingte Wirkungen (Lärm, Erschütterungen, Staubentwicklung, Schwebstoffe, Grundwassereinflüsse) auf das FFH-Gebiet DE 2626-331 auf Basis einer Kernbauzeit von 4,5 Jahren. Die tatsächliche Bauzeit beträgt nach dem UVP-Bericht 10–12 Jahre — eine Abweichung von mehr als 120 % gegenüber der angesetzten Kernbauzeit. Schutzgüter, die von der Bauzeit abhängen (kumulierte Lärm- und Lichtbelastung, Sedimenteintrag, Schwebstoffbelastung, saisonale Störungen), werden dadurch strukturell um mehr als den Faktor 1,5 bis 2,0 unterschätzt. Zudem prüft die FFH-Vorprüfung nur drei Wirkpfade; kumulierende Langzeiteffekte einer 10 bis 12 Jahre andauernden Baustelle auf das Gewässersystem der Neetze werden gar nicht thematisiert.

Das Ergebnis der FFH-Vorprüfung („keine erheblichen Beeinträchtigungen“) basiert damit auf einer sachlich falschen Tatsachengrundlage, die im gleichen Planfeststellungspaket ausdrücklich widerlegt wird.

Wir fordern: Vorlage einer aktualisierten FFH-Vorprüfung auf Basis der tatsächlichen Bauzeit von 10 bis 12 Jahren, des aktuellen BNatSchG (2021) und eines erweiterten Wirkspektrums, das alle relevanten baubedingten Wirkpfade über den gesamten Bauzeitraum erfasst.

16. Veraltete FFH-Vorprüfung (TRIOPS 2017) und unzureichend geprüftes Vogelschutzgebiet

Die Unterlage zur FFH-Vorprüfung stammt nachweislich aus dem Jahr 2017. Das Literaturverzeichnis des UVP-Berichts (S. 227) bestätigt dies ausdrücklich („TRIOPS. 2017c. [...] Unterlage zur FFH-Vorprüfung [...]"). Die interne Literatur der FFH-Vorprüfung enthält keine Quelle nach 2015 und keine Referenz auf die BNatSchG-Novellen von 2017 oder 2021; das Gesetz wird noch in der Fassung von 2013 zitiert. Auf der Titelseite der FFH-Vorprüfung selbst fehlt jeder Erstellungsdatum- oder Versionierungsvermerk — das Alter des Dokuments war ausschließlich über das Literaturverzeichnis des UVP-Berichts zu ermitteln.

Der UVP-Bericht übernimmt die Ergebnisse der FFH-Vorprüfung ohne eigene Überprüfung (Kap. 18, S. 209):

„Vorhabenbedingt sind keine Natura 2000-Schutzgebiete betroffen. Eine Voruntersuchung aus 2017 (TRIOPS 2017c) ergab [...] keine vorhabenbedingten Beeinträchtigungen. Daran ändert sich aktuell nichts.“

Der Satz „Daran ändert sich aktuell nichts“ ist keine inhaltliche Begründung, sondern eine bloße Behauptung. Seit 2017 haben sich wesentliche Rahmenbedingungen geändert: Die Bauzeit hat sich von 6,5 auf 10 bis 12 Jahre erhöht (siehe Punkt 15), das BNatSchG wurde 2017 und 2021

novelliert, die Schallschutzanforderungen für Baustellen wurden verschärft, und klimabedingte Veränderungen im Gewässersystem der Neetze (Niedrigwasser 2018, 2019, 2022) liegen zeitlich nach dem Dokument.

16.1. Inhaltliche Lücken

- Die FFH-Vorprüfung bewertet nur drei Wirkpfade (Lärmbelastung Uferarten, Fischlärm Neetzekanal, Wasserverunreinigung). Nicht bewertet: Grundwasserpegel-Änderungen während der Baugrube, visuelle Störungen durch 10 bis 12 Jahre Bautätigkeit, betriebsbedingte Lichtemissionen nach Inbetriebnahme.
- Das Vogelschutzgebiet „Niedersächsische Mittelalbe“ (SPA DE 2832-401) liegt 9,1 km vom Baufeld entfernt. Die FFH-Vorprüfung schließt jede Betroffenheit in einem einzigen Satz ohne Begründung aus: „Aufgrund der Lage und Entfernung [...] mit hinreichender Sicherheit auszuschließen.“ Für ein EU-Vogelschutzgebiet ist eine solche pauschale Feststellung ohne formale Vorprüfung methodisch nicht ausreichend.
- Zum Stand 2017 existierte kein Managementplan für das FFH-Gebiet DE 2626-331 (Kap. 4.3). Sofern inzwischen ein Managementplan erstellt wurde, wären die Erhaltungsziele spezifischer und die Vorprüfung wäre neu durchzuführen.
- Bei den kumulativen Wirkungen (Kap. 4.9) wird nur die A39 als externes Projekt berücksichtigt. Weder klimawandelbedingte Veränderungen des Neetze-Gewässersystems noch Änderungen der ESK-Nutzungsintensität durch den Kohleausstieg wurden einbezogen.
- Biber und Fischotter werden sowohl im Fachbeitrag Artenschutz (IBL 2025) als auch in der FFH-Vorprüfung (TRIOPS 2017) als potenziell betroffen behandelt – von zwei verschiedenen Gutachterbüros, acht Jahre auseinander, ohne dokumentierten methodischen Abgleich der Ergebnisse.

§ 34 Abs. 1 BNatSchG verpflichtet zur Verträglichkeitsprüfung, wenn erhebliche Beeinträchtigungen nicht ausgeschlossen werden können; die Vorprüfung (Screening) ist der vorgelagerte Schritt. Eine Vorprüfung, die auf einer acht Jahre alten Untersuchung basiert, eine unzutreffende Bauzeit zugrunde legt und das Wirkspektrum erheblich einschränkt, genügt nicht den Anforderungen des Art. 6 Abs. 3 FFH-Richtlinie und § 34 BNatSchG in der aktuellen Fassung (2021).

Wir fordern:

(1) Vorlage einer aktualisierten FFH-Vorprüfung, die die aktuelle Rechtslage (BNatSchG 2021), die zutreffende Bauzeit (10 bis 12 Jahre) und ein vollständiges Wirkspektrum zugrunde legt.

(2) Formale Vorprüfung des Vogelschutzgebiets SPA DE 2832-401 nach § 34 Abs. 1 BNatSchG mit Bewertung der Wirkpfade Lärm, Licht und bauzeitliche Schiffsverkehrsintensivierung auf die wertgebenden Vogelarten.

17. Fachbeitrag Artenschutz: mehrfache eigenständige Mängel

Der Fachbeitrag Artenschutz (IBL Umweltplanung GmbH, Rev. 3-0, 30.07.2025, 86 Seiten) untersucht ein Gebiet von 223 ha (181 ha Schleusenstandort, 42 ha Bodenlager Artlenburg) bei einer Bauzeit von 10 bis 12 Jahren. Er weist mehrere eigenständige Mängel auf, die im Folgenden im Einzelnen dargelegt werden.

17.1. Veraltete Kartierungsdaten

Die zugrunde liegenden Kartierungen stammen aus 2016 und 2020 und sind zum Zeitpunkt der Planfeststellungseinreichung 5 bis 9 Jahre alt. Fledermaus- und Brutvogelkartierungen aus 2016 (u. a. Feldlerche, Mehlschwalbe, Baumpieper, Bluthänfling – Arten mit starken bundesweiten Bestandsrückgängen) liegen außerhalb des vom Bundesverwaltungsgericht geforderten Aktualitätsrahmens von 3 bis 5 Jahren (BVerwG 9 A 14.07; BVerwG 4 A 4.19, Rn. 141 – „hinreichend aktuelle Daten“). Rastvogelkarten stammen ausschließlich aus der Kartierung 2016 (TRIOPS 2017a); eine eigenständige Rastkartierung 2020 wurde nicht durchgeführt.

17.2. Artenauswahl auf veralteter Grundlage

Die Artenauswahl für Biber, Fischotter (Tab. 4-13), Moorfrosch (Tab. 4-17) und Zauneidechse (Tab. 4-19) wird jeweils ausdrücklich auf die acht Jahre alte FFH-Vorprüfung TRIOPS 2017a zurückgeführt („Quelle: Artenschutzfachbeitrag TRIOPS (2017a)“). Damit bestimmt dieselbe veraltete Untersuchung, die als methodisch unzureichend eingewandt wird (siehe Punkt 16), welche Arten im Fachbeitrag Artenschutz überhaupt geprüft werden. Arten, die seit 2017 neu eingewandert sind oder deren Bestände sich erholt haben, werden dadurch systematisch übersehen.

17.3. Fehlende Bestandserfassung für Amphibien und Fische

Der Fachbeitrag stellt für Amphibien wörtlich fest: „Bestandserfassung zum Nachweis von Amphibienarten wurden nicht durchgeführt.“ Der Moorfrosch (Anhang IV, Erhaltungszustand U1) wurde 2013 in ca. 50 m Entfernung vom Untersuchungsgebiet nachgewiesen; der Gutachter schließt Fortpflanzungsstätten im Untersuchungsgebiet dennoch ohne eigene Kartierung aus. Für Anhang-IV-Fischarten wurde ebenfalls keine Bestandserfassung durchgeführt; Europäischer Stör und Nordseeschnäpel werden pauschal als „ausgestorben / nicht zu erwarten“ eingestuft, ohne laufende Wiederansiedlungsversuche der Bundesanstalt für Gewässerkunde zu berücksichtigen.

17.4. Bauzeitenfenster nach eigener Aussage des Gutachters unzureichend

Der Fachbeitrag kartierte 2020 insgesamt 84 Habitatbäume mit potenziellen Fledermausquartieren. Zur Vermeidung von Tötungsverboten ist eine Bauzeitenfensterregelung vorgesehen. Der Gutachter stellt hierzu selbst fest (S. 76):

„Eine Bauzeitenfensterregelung ist daher ohne zusätzliche Kontrolle von potenziellen Quartieren nicht ausreichend, um Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 (Tötung und Verletzung) vollständig ausschließen zu können.“

Die danach erforderliche „zusätzliche Kontrolle“ (Baumhöhlenkontrolle vor Fällung) ist in den Planfeststellungsunterlagen nicht als verbindliche Nebenbestimmung verankert.

18. Fehlende Alternativenprüfung und ungeklärter Nachweis zwingender Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses im Rahmen der artenschutzrechtlichen Ausnahme (§ 45 Abs. 7 BNatSchG)

Für die Zauneidechse ist nach dem Fachbeitrag Artenschutz eine Ausnahme von dem Tötungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG nach § 45 Abs. 7 BNatSchG erforderlich, da ein Tötungs- oder Verletzungsrisiko einzelner Tiere trotz Umsiedlung nicht mit Sicherheit ausgeschlossen werden kann. Eine solche Ausnahme darf nach § 45 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG nur zugelassen werden, wenn zumutbare Alternativen nicht gegeben sind und einer der in § 45 Abs. 7 Satz 1 BNatSchG abschließend genannten Ausnahmезwecke vorliegt – hier kommt allein der Zweck "zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art" in Betracht.

Beide Voraussetzungen sind nicht tragfähig belegt:

- **Zumutbare Alternativen:** Wie unter Punkt 6 dargelegt, wurde die Dimensionierungsalternative (135 m/185 m statt 225 m Nutzlänge) nicht ordnungsgemäß geprüft. Ein kleiner dimensioniertes Bauwerk würde die Flächeninanspruchnahme und damit die artenschutzrechtliche Betroffenheit der Zauneidechse-Population verringern und wäre bei gleichbleibender Zweckerreichung (Sicherung der Schleusenkapazität) eine zumutbare Alternative im Sinne des § 45 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG.

Als weitere, noch weitergehende Alternative kommt der zeitlich verschobene Weiterbetrieb des bestehenden Schiffshebewerks in Betracht, dessen Restnutzungsdauer nach eigenen Angaben des Vorhabenträgers bis ca. 2052 reicht (siehe Punkt 3). Diese Variante erreicht den Vorhabenzweck – Sicherung der Kanalquerung am ESK – ohne die mit dem Neubau verbundene artenschutzrechtliche Betroffenheit, zumindest bis ein tragfähiger, aktueller Bedarfsnachweis vorliegt.

Auch Erweiterungen des Schienennetzes und Verbesserung des Gütertransportangebots der Bahn können den Bedarf an Gütertransporten auf Wasserstraßen reduzieren und unter Berücksichtigung der Argumentation unter Punkt 6.4 nicht nur als zumutbare, sondern sogar als gebotene Alternative betrachtet werden.

- **Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses:** Wie unter den Punkten 2 und 4 dargelegt, ist der verkehrliche Bedarf des Vorhabens nicht aktuell nachgewiesen (u. a. fehlende Berücksichtigung des Kohleausstiegs) und die Wirtschaftlichkeit (NKV) auf veralteter Kostenbasis fraglich. Ein Vorhaben mit ungeklärtem Bedarf und ungeklärter Wirtschaftlichkeit kann die für eine artenschutzrechtliche Ausnahme erforderlichen "zwingenden" Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses nicht tragen.

Die fehlende Dringlichkeit wird zudem durch die fortbestehende Betriebsfähigkeit des bestehenden Schiffshebewerks bis ca. 2052 belegt: Solange eine funktionsfähige Bestandsanlage zur Verfügung steht, fehlt es an der für § 45 Abs. 7 BNatSchG erforderlichen Zwingendheit, die artenschutzrechtliche Ausnahme bereits jetzt in Anspruch zu nehmen.

Sollte sich zudem der unter Punkt 21 gerügte fehlende Zeitplan für die übrigen CEF-Maßnahmen bestätigen, entfielen auch für diese das Privileg des § 44 Abs. 5 BNatSchG; sie bedürften dann ebenfalls einer Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG mit denselben ungeklärten Voraussetzungen.

Wir fordern: (1) Vorlage einer eigenständigen, den Anforderungen des § 45 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG genügenden Alternativenprüfung, die insbesondere die Dimensionierungsalternativen (135 m/185 m Nutzlänge) auf ihre artenschutzrechtliche Vorzugswürdigkeit hin untersucht.

(2) Einbeziehung auch modaler Alternativen (insbesondere Schiene) und der Nullvariante in die Prüfung zumutbarer Alternativen.

(3) Vorlage einer eigenständigen Begründung zwingender Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses, die den unter den Punkten 2 und 4 aufgezeigten Zweifeln am verkehrlichen Bedarf und an der Wirtschaftlichkeit Rechnung trägt.

(4) Hilfsweise: Versagung der artenschutzrechtlichen Ausnahme, solange diese Nachweise nicht vollständig erbracht sind.

19. WRRL-Fachbeitrag: Verschlechterungsverbot und Verbesserungsgebot

Der Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie (IBL, Rev. 4-0, 23.05.2025, 65 Seiten – anfänglich nicht im Ordner enthalten und erst auf Anforderung nachgereicht) untersucht zwei Oberflächenwasserkörper (OWK) des Elbe-Seitenkanals. Beide OWK – 28063 (ESK Elbe bis SHW Scharnebeck, 8,9 km) und 28064 (ESK SHW bis Schleuse Uelzen, 45,5 km) – weisen chemisch den Zustand „nicht gut“ auf; das ökologische Potenzial ist für beide als „nicht verfügbar / nicht anwendbar / unklar“ eingestuft.

19.1. Ursache des schlechten chemischen Zustands

Ursache sind Überschreitungen der Umweltqualitätsnormen (UQN) für bromierte Diphenylether (BDE) und Quecksilber (Hg). BDE reichern sich in Sedimenten an; ein durch verstärkte Schifffahrt erhöhter Wellenschlag kann zur Resuspension belasteter Sedimente führen. Die Zielerreichung des chemischen Zustands wird erst nach 2045 erwartet (BWP FGG Elbe 2021a, Anhang A5-2). Der ESK bleibt damit auf absehbare Zeit im Zustand „nicht gut“. Jede weitere Belastung durch das Vorhaben ist vor diesem Hintergrund besonders kritisch zu bewerten.

19.2. Verbesserungsgebot ohne Umsetzungsplan

Über das Verschlechterungsverbot (Art. 4 Abs. 1 WRRL) als Mindestanforderung hinaus gilt das Verbesserungsgebot: Die Mitgliedstaaten haben die notwendigen Maßnahmen zu ergreifen, um den guten Zustand zu erreichen. Für den ESK ist im Maßnahmenprogramm FGG Elbe 2021b für beide OWK keine einzige Maßnahme aufgeführt. Ein Konzept der Bundesanstalt für Gewässerkunde (2022) nennt zwar acht konzeptionelle Maßnahmen, jedoch ohne verbindlichen Umsetzungsplan, ohne Finanzierung und ohne Zielerreichungszeitpunkt.

19.3. Expert Judgement statt Messdaten

Da für Schifffahrtskanäle keine typspezifischen Bewertungsmaßstäbe für biologische Qualitätskomponenten existieren, führt der Gutachter anstelle einer messdatenbasierten Bewertung eine verbal-argumentative Prüfung („Expert Judgement“) durch und kommt dabei zu dem Ergebnis, es liege kein Verstoß gegen das Verschlechterungsverbot vor. Die betriebsbedingte

Zunahme des Wellenschlags wird im Fachbeitrag selbst als „großräumig dauerhaft“ und die Wassertrübung als „lokal-mittlräumig dauerhaft“ eingestuft (Tab. 3-3) – diese Wirkungen auf bereits vorbelastete Gewässerkörper werden im Expert Judgement jedoch nicht quantifiziert.

Wir fordern: Nachweis, dass die betriebsbedingte Zunahme des Wellenschlags das Verschlechterungsverbot für die bereits als „nicht gut“ eingestuften Oberflächenwasserkörper nicht verletzt, sowie Vorlage eines verbindlichen Umsetzungsplans für BDE/Hg-Minderungsmaßnahmen als Planfeststellungsnebenbestimmung.

20. Externe Kompensationspools ohne nachgewiesenen räumlichen Funktionsbezug

Der Landschaftspflegerische Begleitplan (LBP, IBL Rev. 5-0, 18.07.2025) weist für das Vorhaben ein Eingriffsdefizit von 2.547.047 Wertpunkten (WP) aus. Davon werden nur 643.236 WP (25 %) durch lokale Kompensationsflächen (KF 1–4) erbracht. Die verbleibenden 1.903.811 WP (75 %) stammen aus neun externen Kompensationspools der Niedersächsischen Landgesellschaft (NLG), der Landesforsten (NLF) und der Landwirtschaftskammer (NLL) – darunter Flächen im Abstand von bis zu 45 km („Alte Jeetzel“) und 20 km („Gut Horn“).

LBP Kap. 10.2.2 begründet den räumlichen und funktionalen Bezug ausdrücklich nur für die vier lokalen Flächen:

„Die Kompensationsmaßnahmen K1 bis K4 liegen in räumlicher Nähe zu den unvermeidbaren Eingriffen.“

Für die externen Pools, die drei Viertel der gesamten Kompensationsleistung erbringen, findet sich in Kap. 10.2.2 keine entsprechende Begründung. § 15 Abs. 2 BNatSchG verlangt, dass Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in einem funktionalen Zusammenhang mit dem Eingriff stehen; § 3 Abs. 2 BKompV konkretisiert dies für den räumlichen Bezug. Ein Pool wie „Alte Jeetzel“ in 45 km Entfernung liegt in einem anderen Landschaftsraum ohne erkennbaren Zusammenhang mit den am Elbe-Seitenkanal beeinträchtigten Biotoptypen. Die abschließende Feststellung des LBP, es bestehe „kein Ersatzzahlungserfordernis“, ist auf dieser unvollständigen Begründungsgrundlage nicht tragfähig.

Die ohnehin geringe lokale Kompensationsquote von 25 % ist zudem überzeichnet: Von den 643.236 WP lokaler Kompensation entfallen 137.207 WP auf die Fläche KF 2 (= AFCS1), die nach den Ausführungen unter Punkt 12 zugleich als artenschutzrechtlicher FCS-Nachweis für die Zauneidechse (§ 45 Abs. 7 BNatSchG) dient. Sollte sich der dortige Einwand einer unzulässigen Doppelanrechnung bestätigen, sinkt der lokale Kompensationsanteil auf 506.029 WP (ca. 19,4 % statt 25,3 % des Gesamtdefizits), während sich der externe Anteil auf über 80 % erhöht. Zugleich reduziert sich der im LBP ausgewiesene rechnerische Gesamtüberschuss von +211.334 WP (+8,3 %) auf lediglich noch +74.127 WP (+2,9 %), was die angesichts der übrigen in dieser Stellungnahme aufgezeigten Unsicherheiten der Kompensationsbilanz keinen belastbaren Sicherheitspuffer mehr darstellt.

Wir fordern: (1) Nachweis des räumlichen und funktionalen Bezugs für jeden einzelnen externen Kompensationspool (insbesondere Alte Jeetzel, Gut Horn, Vierhöfener Weide, NLL 12, NLL 15) zum Eingriffsort am ESK; hilfsweise Ersatz durch näher gelegene, funktional gleichwertige Kompensationsflächen. Der Anteil von 75 % externer Kompensation ist als unverhältnismäßig zu rügen.

(2) Neuberechnung und Offenlegung der Gesamtkompensationsbilanz unter Ausschluss der unter

Punkt 12 umstrittenen Doppelanrechnung der Fläche KF 2 (137.207 WP), um den tatsächlichen Kompensationsüberschuss bzw. ein etwaiges Kompensationsdefizit verlässlich zu ermitteln.

21. Unzureichender Nachweis der zeitgerechten Wirksamkeit vorgezogener Ausgleichsmaßnahmen (CEF)

Der LBP benennt acht CEF-/FCS-Maßnahmen (ACEF1–ACEF7, AFCS1). Für sieben davon fehlt ein konkretes Startdatum. Bei einer Bauzeit von 10 bis 12 Jahren mit phasenweiser Flächeninanspruchnahme ist eine Verknüpfung zwischen dem CEF-Herstellungszeitpunkt und dem jeweiligen Baubeginn im betroffenen Habitatbereich zwingend erforderlich. Das Bundesverwaltungsgericht (9 A 14.07) verlangt den Nachweis der ökologischen Funktionsfähigkeit einer CEF-Maßnahme bereits zum Zeitpunkt des Eingriffs.

Besonders kritisch ist dies für ACEF1 (Fledermausquartiere): Fledermauskästen müssen von den Tieren angenommen worden sein, bevor die zugehörigen Quartierbäume gefällt werden. Erfahrungsgemäß dauert die Besiedlung künstlicher Kästen 2 bis 5 Jahre. Weder ein Installationsdatum noch ein Monitoring-Nachweis der Besiedlung vor Fällung ist im Maßnahmenblatt enthalten. Auch für ACEF3 (Pirol, Anlaufzeit 2–3 Jahre) und ACEF6 (Waldlaubsänger, 1–2 Jahre) fehlt die zeitliche Verknüpfung mit dem Bauablauf.

Positiv hervorzuheben ist demgegenüber die Regelung in ACEF7 (Zauneidechse): Das Baufeld im Zauneidechsenhabitat wird ausdrücklich erst nach erfolgreicher und dokumentierter Umsiedlung freigegeben. Diese Formulierung entspricht den Anforderungen der höchstgerichtlichen Rechtsprechung und zeigt, dass eine zeitlich-funktionale Verknüpfung methodisch möglich und vom Vorhabenträger an anderer Stelle bereits umgesetzt worden ist.

Wir fordern: Vorlage eines phasierten CEF-Zeitplans für alle acht Maßnahmen mit konkretem Herstellungsdatum, Zuordnung zum jeweiligen Bauphasenabschnitt mit Habitateingriff und Nachweis der Funktionsfähigkeit vor Eingriff – für ACEF1 insbesondere ein dokumentierter Besiedlungsnachweis der Fledermauskästen vor Fällung der Quartierbäume.

22. Widersprüchliche Flächenangaben zum Bodensauren Buchenwald

Der Eingriff vernichtet 38.373 m² gesetzlich geschützten Bodensauren Buchenwald (WLA, § 30 BNatSchG) – den Tabellen 9-1 des LBP zufolge. Kap. 10.2.1 des LBP nennt hierfür jedoch abweichend nur 28.910 m² als §30-Biotop. Die Differenz von 9.463 m² wird an keiner Stelle der Planfeststellungsunterlagen erläutert. Es bleibt offen, ob es sich um bauzeitlich beanspruchte, nach Bauende wieder herzustellende Waldflächen handelt oder um eine Inkonsistenz zwischen unterschiedlichen Bearbeitungsständen des LBP.

Wir fordern: Klarstellung der Flächendiskrepanz von 9.463 m² zwischen Tab. 9-1 und Kap. 10.2.1 des LBP, ggf. mit Nachweis der Wiederherstellung bauzeitlich beanspruchter Waldflächen; erforderlichenfalls Anpassung der Eingriffs- und Kompensationsbilanz auf Grundlage der zutreffenden Flächenangabe.

23. Unzulässige Doppelnutzung der Ersatzaufforstung als Kompensation für gesetzlich geschützten Buchenwald

LBP Kap. 10.2.1 erklärt, der Verlust des §30-Buchenwaldes werde „innerhalb der Waldumwandlung“ nach § 8 NWaldLG kompensiert. Das bedeutet: Dieselben Ersatzaufforstungsflächen (Bennerstedt Nord, Bennerstedt Ost, Radbruch/Sellhorn, Maschbruch Nord – insgesamt 155.034 m², jeweils als Eichenmischwald geplant) dienen gleichzeitig als

Waldausgleich nach dem Niedersächsischen Waldgesetz UND als Kompensation für den Verlust des §30-geschützten Buchenwaldes nach § 30 Abs. 3 BNatSchG. Eine Doppelnutzung derselben Flächen für zwei rechtlich eigenständige Kompensationspflichten ist methodisch zu beanstanden. Hinzu kommt ein qualitativer Verlust: Buchenwald wird durch Eichenmischwald ersetzt, ohne dass ein Ausgleichsaufschlag oder die Festlegung von Ziel-Buchenwald auf zumindest einem der vier Standorte vorgesehen ist.

Wir fordern: (1) Vorlage der nach § 30 Abs. 3 BNatSchG erforderlichen Ausnahmeentscheidung für sämtliche betroffenen §30-Biotope.

(2) Aufhebung der Doppelnutzung der Ersatzaufforstungsflächen für NWaldLG-Ausgleich und §30-Kompensation, hilfsweise Ansatz eines erhöhten Kompensationsquotienten und Festlegung von Ziel-Buchenwald auf mindestens einem der vier Standorte.

24. Unzureichender Nachweis der Kompensationsvoraussetzungen nach § 30 BNatSchG (mesophiles Grünland)

Der landschaftspflegerische Begleitplan (Rev. 5-0, 18.07.2025) sieht als Kompensation für die Zerstörung von gesetzlich geschütztem mesophilem Grünland (§ 30 Abs. 2 Nr. 2 BNatSchG) am Eingriffsort u. a. die Fläche KF4 im Landkreis Gifhorn vor – nach eigener Angabe des LBP "ca. 60 km vom UG Schleuse entfernt" (Kap. 10.2.1, Maßnahmenblatt K3).

Die Inanspruchnahme gesetzlich geschützter Biotope ist nach § 30 Abs. 2 BNatSchG grundsätzlich verboten; eine Ausnahme kann nach § 30 Abs. 3 BNatSchG nur zugelassen werden, wenn die Beeinträchtigung ausgeglichen werden kann. Anders als bei der allgemeinen Eingriffsregelung nach § 15 Abs. 2 BNatSchG, bei der ein Rückgriff von Ausgleich auf Ersatz im betroffenen Naturraum grundsätzlich zulässig ist, stellt § 30 Abs. 3 BNatSchG wegen der besonderen, häufig über Jahrzehnte gewachsenen Standortgebundenheit gesetzlich geschützter Biotope erhöhte Anforderungen an den Nachweis echter funktionaler und zeitlicher Gleichwertigkeit der Ersatzfläche.

Der LBP legt hierzu nicht dar,

1. dass eine näher am Eingriffsort gelegene, funktional gleichwertige Fläche für mesophiles Grünland nicht verfügbar war (Erforderlichkeitsnachweis),
2. dass zwischen dem Eingriffsort (Elbtalniederung) und der Kompensationsfläche (Landkreis Gifhorn, ca. 60 km) der nach § 3 Abs. 2 BKompVO erforderliche naturräumliche Funktionsbezug besteht, und
3. dass eine förmliche, begründete Ausnahmeentscheidung nach § 30 Abs. 3 BNatSchG ergangen ist, welche die ökologische und zeitliche Gleichwertigkeit der Ersatzfläche (Entwicklungsdauer artenreichen Grünlands: i. d. R. 20 bis 30 Jahre) belegt.

Wir fordern: Vorlage der § 30 Abs. 3 BNatSchG-Ausnahmeentscheidung nebst Begründung, einschließlich Nachweis, dass keine näher gelegene, naturräumlich und funktional gleichwertige Kompensationsfläche für das betroffene mesophile Grünland verfügbar war; hilfsweise Nachbesserung des LBP um eine näher gelegene, gleichwertige Ausgleichsfläche.

25. Ungesicherte Kompensationsfläche für Offenland-Brutvögel

Für Offenland-Brutvögel weist der LBP (Kap. 10.1.1) einen funktionsspezifischen Kompensationsbedarf von 9,5 ha aus. Tatsächlich gesichert sind hierfür lediglich 4,1 ha (KF 2: 2,5 ha und KF 4: 1,6 ha mesophiles Grünland). Die verbleibende Differenz von 5,4 ha wird durch 3,2 ha „potenzielle Entwicklung im Bodenlager-Bereich nach Abschluss der Ablagerung“ als kompensiert dargestellt – eine Fläche, die zum jetzigen Planungsstand weder rechtlich gesichert noch in ihrer konkreten Lage, Größe oder Entwicklungsmaßnahme beschrieben ist. Selbst unter Einbeziehung dieser unbestimmten 3,2 ha verbleibt eine potenzielle Deckungslücke von 2,2 bis 5,4 ha.

Wir fordern: Nachweis, dass der funktionsspezifische Kompensationsbedarf für Offenland-Brutvögel (9,5 ha) durch rechtlich gesicherte, konkret beschriebene Flächen vollständig gedeckt ist, einschließlich einer verbindlichen Festlegung der Fläche, Lage und Entwicklungsmaßnahme im Bodenlagerbereich.

26. Wiederherstellungsmaßnahmen W1–W6 ohne langfristige Sicherung

Der LBP sieht sechs Wiederherstellungsmaßnahmen (W1–W6, insgesamt 148.636 m²) vor, mit denen bauzeitlich beanspruchte Flächen nach Abschluss einer rund vierjährigen Entwicklungspflege wieder in ihren früheren Zustand überführt werden sollen. In keinem der sechs Maßnahmenblätter ist eine vertragliche Verpflichtung zur dauerhaften Erhaltung dieses Wiederherstellungszustands vorgesehen; die Flächen werden nach Abschluss der Entwicklungspflege ohne weitere Sicherung an die Eigentümer zurückgegeben. Dies ist insbesondere für W2 (140.113 m², Rekultivierung einer intensiv genutzten Ackerfläche) und W5 (Fließgewässer-Wiederherstellung) naturschutzfachlich problematisch, da ohne dauerhafte Sicherung eine langfristige Nutzungsänderung (erneute Intensivierung, Gewässerausbau) die kompensatorische Wirkung aufheben würde.

Wir fordern: Vertragliche Sicherung des Wiederherstellungszustands über die Entwicklungspflegephase hinaus, zumindest für die ökologisch hochwertigen Flächen W2 (Rekultivierungsfläche) und W5 (Fließgewässer), etwa durch dauerhafte Grunddienstbarkeiten, Baulast oder gleichwertige Sicherungsinstrumente.

27. Nicht nachvollziehbar begründete Einstufung der Landschaftsbildbeeinträchtigung

Der LBP stuft die anlagebedingte Beeinträchtigung des Landschaftsbilds durch die neue Schleuse – mit einer Hubhöhe von rund 38 m in der ansonsten flachen Elbtallandschaft – als „funktional nicht erheblich von besonderer Schwere“ ein. Für diesen Schutzgutbereich wird demgemäß keine erheblich-beeinträchtigende Schwere (eBS) angesetzt, sondern nur eine einfache erhebliche Beeinträchtigung (eB), die durch bauzeitliche Rekultivierungsmaßnahmen als kompensiert gilt.

Diese Einstufung wird im LBP nicht anhand nachvollziehbarer fachlicher Kriterien – etwa einer Sichtbarkeits- oder Fernwirkungsanalyse – begründet.

Angesichts der exponierten Lage in der topografisch flachen, weiträumig einsehbaren Elbtalniederung ist zu hinterfragen, ob ein dauerhaft sichtbares, technisch geprägtes Bauwerk dieser Höhe nicht gerade wegen der fehlenden landschaftlichen Einbindung und der weitreichenden Fernwirkung als erheblich im Sinne einer besonderen Schwere zu bewerten wäre.

Wir fordern: Vorlage einer nachvollziehbaren Sichtbarkeits- und Fernwirkungsanalyse als Grundlage der Einstufung der Landschaftsbildbeeinträchtigung; hilfsweise Neueinstufung als

erheblich von besonderer Schwere mit entsprechend erhöhter Kompensation für das Landschaftsbild.

28. Veraltete UVP-Referenz

Der LBP (Rev. 5-0, 18.07.2025) referenziert durchgängig „UVP-B (2023)“. Der tatsächlich ausgelegte UVP-Bericht ist auf August 2025 (Rev. 4-0, 30.07.2025) datiert. Ohne Parallelvergleich lässt sich nicht bestätigen, ob zwischenzeitliche Aktualisierungen des UVP-Berichts in die Eingriffsermittlung des LBP eingeflossen sind oder ob dieser auf einem überholten Kenntnisstand beruht.

Dies ist insbesondere insoweit relevant, als sich zwischenzeitliche Aktualisierungen des UVP-Berichts auf die dem LBP zugrunde liegenden Bestands- und Wirkungsannahmen – etwa zu geschützten Biotopen oder Artvorkommen – ausgewirkt haben könnten.

Wir fordern: Klarstellung, auf welcher Fassung des UVP-Berichts der landschaftspflegerische Begleitplan tatsächlich beruht, und Offenlegung, ob und wie die zwischen "UVP-B (2023)" und der ausgelegten Revision 4-0 (2025) erfolgten Aktualisierungen in den LBP eingearbeitet wurden.

29. Inkonsistente Maßnahmennummerierung

Die Kompensationsfläche 1 (CEF-Eichenmischwald, 18.109 m²) hat kein eigenständiges K-Maßnahmenblatt. Die Nummerierung der Kompensationsflächen (KF 1–4) im LBP-Haupttext und in den Maßnahmenblättern (K1–K3) ist zueinander versetzt, was die vollständige Maßnahmenidentifikation erschwert.

Wir fordern: Vereinheitlichung der Nummerierung von Kompensationsflächen zwischen LBP-Haupttext und Maßnahmenblättern, einschließlich Nachreichung eines Maßnahmenblatts für Kompensationsfläche 1.

30. Schiffsverkehrslärm: Bewertung ohne rechtsverbindlichen Regelrahmen

Für den betriebsbedingten Schiffsverkehrslärm existiert an Bundeswasserstraßen kein rechtsverbindliches Regelwerk. Die schalltechnische Untersuchung zum Schiffsverkehr (LÄRMKONTOR GmbH, LK 2022.015.4.1, 07.12.2022) bewertet die Immissionen daher „analog“ zur 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung für Straßen und Schienenwege) – einer Verordnung, die für einen völlig anderen Emissionstyp (Straßen- und Schienenverkehr) entwickelt wurde. Eine Begründung, weshalb gerade dieser Maßstab und nicht etwa die WHO-Nachtlärmleitlinien (Night Noise Guidelines) oder eine andere gesundheitsbezogene Bewertungsgrundlage herangezogen wird, enthält das Gutachten nicht.

Im Ergebnis errechnet das Gutachten für den Planfall Werte von maximal 45 dB(A) tags und 36 dB(A) nachts sowie eine Pegelabnahme von 2 bis 15 dB(A) gegenüber dem Bestand, bedingt durch kürzere Wartezeiten der Schiffe (ca. 1 Stunde statt bislang ca. 3 Stunden). Diese methodisch günstige Bewertung beruht jedoch auf einer Maßstabswahl, die nicht transparent begründet wird und die im Ergebnis maßgeblich beeinflusst, ob eine „wesentliche Änderung“ im Sinne der herangezogenen Analogieverordnung vorliegt.

Wir fordern: Offenlegung und Begründung der Methodenwahl (Analogie zur 16. BImSchV) für die Bewertung des Schiffsverkehrslärms; hilfsweise ergänzende Bewertung nach den WHO-Nachtlärmleitlinien als gesundheitsbezogenem Referenzmaßstab.

31. Erschütterungen am Schiffshebewerk:

Anlagenschutz nicht bewertet, Monitoring nicht verbindlich

Das erschütterungstechnische Gutachten (baudyn GmbH, Januar 2023, mit 1. Ergänzung Juni 2023) stellt für die Türme des Schiffshebewerks (SHW) Scharnebeck – Baujahr 1975 – bei mehreren Bauphasen (1.5 Verdichten, 1.6 Rückbau West, 2.3 Verdichten, 5.3 und 8.3 Rammung) eine „deutliche Überschreitung“ der Anhaltswerte der DIN 4150-2 fest. Zur Bewertung dieser Überschreitung führt das Gutachten aus:

„Es handelt sich bei den Immissionsorten in den Türmen der Schiffshebeanlage um eine Nutzung mit technischen Anlagen. Angabe gemäß befinden sich dort keine ständigen Arbeitsplätze, sondern lediglich zeitlich begrenzte Arbeitseinsätze.“

Diese Bewertung stützt sich ausschließlich auf DIN 4150-2 (Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) und den dort verankerten personenbezogenen Schutzansatz. Der für den Gebäude- und Anlagenschutz einschlägige Maßstab – DIN 4150-3 (Erschütterungen im Bauwesen, Anhaltswerte für Bauwerkserschütterungen) – wird auf das SHW nicht angewendet, obwohl dieser unabhängig von der Anwesenheit ständiger Arbeitsplätze gilt. Das SHW ist ein technisch komplexes Ingenieurbauwerk mit empfindlicher Hydraulik- und Steuerungstechnik aus dem Baujahr 1975; eine Folgeschaden-Analyse für diese Anlagentechnik unter den festgestellten Erschütterungswerten fehlt vollständig.

Das Gutachten empfiehlt in Kap. 8.4 zudem „dringend“ ein baubegleitendes Erschütterungsmonitoring sowie eine Beweissicherung vor Baubeginn für die Immissionsorte I3 (Adendorfer Straße 48), I6 (Röthenkühlende), I7 (Am unteren Vorhafen, SHW-Werkstatt/Büros) und I8 (Schützenhaus). Diese Empfehlung ist in den Planfeststellungsunterlagen nicht als verbindliche Nebenbestimmung übernommen worden. Die im Juni 2023 nachgereichte Ergänzung (Schwingungsmessungen mittels künstlicher Schwingungsanregung) empfiehlt ergänzend eine Anpassung der Betriebsfrequenz von Vibrationsrüttlern auf 30 bis 40 Hz zur Vermeidung von Resonanzanregung – auch dies bislang nur als Empfehlung, nicht als Auflage.

Wir fordern: (1) Bewertung der Erschütterungswirkung auf das Schiffshebewerk nach DIN 4150-3 (Bauwerks- und Anlagenschutz) zusätzlich zu DIN 4150-2, einschließlich einer Folgeschaden-Analyse für die hydraulische und elektromechanische Anlagentechnik des SHW.

(2) Verbindliche Festschreibung des Erschütterungsmonitorings und der Beweissicherung für die Immissionsorte I3, I6, I7 und I8 als Nebenbestimmungen des Planfeststellungsbeschlusses, einschließlich einer Haftungsregelung für Bauschäden an Scharnebecker Wohngebäuden und der SHW-Anlagentechnik.

(3) Verbindliche Vorgabe der erschütterungsmindernden Betriebsfrequenz (30–40 Hz) für Vibrationsrüttler.

32. Lichtimmissionen: Vorbehalt zu Auswirkungen auf Tiere nicht aufgelöst

Die lichttechnischen Untersuchungen zur Bauphase und zum Betrieb (LÄRMKONTOR GmbH, LK 2022.015.3.1 und LK 2022.015.3.2) kommen übereinstimmend zu dem Ergebnis, dass Arbeitslicht, Fahrzeugscheinwerfer und stationäre Beleuchtung bei sachgerechter Ausrichtung keine relevanten Konflikte mit der Wohnbebauung verursachen. Beide Gutachten enthalten jedoch denselben, folgenlos bleibenden Vorbehalt hinsichtlich der Auswirkungen auf Tiere:

„Zur Vermeidung von Konflikten mit Vögeln sollte auch die direkte Umgebung hinsichtlich Lichtimmissionen kritisch geprüft werden, sofern nicht ausgeschlossen werden kann, dass sich hier schutzbedürftige Schlaf- und Brutplätze befinden.“

Eine solche Prüfung wurde nach Aktenlage nicht durchgeführt. Das ist insbesondere deshalb bedeutsam, weil der Fachbeitrag Artenschutz im unmittelbaren Untersuchungsgebiet 84 Habitatbäume mit potenziellen Fledermaus- und Vogelquartieren sowie zahlreiche Brutvogelnachweise dokumentiert. Die Wirkung der bau- und betriebsbedingten Beleuchtung auf diese Tierarten wird an keiner Stelle der Planfeststellungsunterlagen quantitativ bewertet.

Wir fordern: Quantitative Bewertung der Lichtimmissionen auf die im Fachbeitrag Artenschutz dokumentierten Habitatbäume und Brutvogelarten, einschließlich einer Festlegung erforderlicher Abschirmungs- oder Steuerungsmaßnahmen (z. B. insektenfreundliche und abgeschirmte Leuchtmittel, zeitliche Steuerung der Baustellenbeleuchtung).

33. Grundwasserströmungsmodell von 2016 – Fortschreibung nur empfohlen, nicht verbindlich

Die Bewertung der grundwasserbezogenen Auswirkungen des Vorhabens stützt sich maßgeblich auf ein Grundwasserströmungsmodell der Björnsen Beratende Ingenieure GmbH (BCE) aus Februar 2016. Eine punktuelle Stellungnahme der Bundesanstalt für Wasserbau (BAW, Dr. Wolf Pfeiffer, 20.06.2023) beantwortet auf dieser Grundlage eine spezifische Planänderungsfrage (Anhebung der Baugrubensohle um ca. 2 m) und kommt zu dem Ergebnis, dass keine relevanten Auswirkungen auf die Grundwasserpotenziale zu erwarten seien, da die Schlitzwand bis NHN -30,5 m reicht und im Beckenschluff einbindet.

Das zugrundeliegende Modell ist zum Zeitpunkt der Planfeststellungseinreichung (2025/2026) rund 9 bis 10 Jahre alt. Die BAW-Stellungnahme empfiehlt selbst eine „planungsbegleitende Fortschreibung des Grundwasserströmungsmodells“ – jedoch nur als Empfehlung, nicht als verbindliche Vorgabe. Zudem beantwortet die vierseitige Stellungnahme ausschließlich die eng gefasste Frage der Baugrubensohlen-Anhebung; eine vollständige Neubewertung der grundwasserbezogenen Wirkungen des Gesamtvorhabens (Schadstoffe, bauzeitliche Grundwasserabsenkung, Wechselwirkung mit dem Elbe-Seitenkanal über die gesamte Bauzeit von 10 bis 12 Jahren) ist nicht Gegenstand des Dokuments.

Wir fordern: Verbindliche planungsbegleitende Fortschreibung des Grundwasserströmungsmodells als Nebenbestimmung des Planfeststellungsbeschlusses sowie Vorlage einer vollständigen, das gesamte Vorhaben und die gesamte Bauzeit umfassenden Grundwasserbewertung.

34. Bodenmanagement:

Bodenlager Artlenburg im Untersuchungsgebiet des Artenschutzes

Das Bodenmanagementkonzept (Ramboll Deutschland GmbH / Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaft, Rev. R01, 03.09.2024) weist für das Vorhaben eine Gesamtbodenbewegung von 1,2 Mio. m³ aus (654.000 m³ Nassaushub, 533.000 m³ Trockenaushub). Davon werden 432.000 m³ Überschussboden – belastet höchstens bis LAGA-Klasse Z1.2 – auf einer 10,7 ha großen Fläche im Bodenlager Artlenburg (ESK-km 114,0–114,4, rund 9 km nördlich der Schleuse) zwischengelagert.

Diese Fläche liegt innerhalb des Untersuchungsgebiets des Fachbeitrags Artenschutz (dort als 42 ha umfassendes Teilgebiet „Bodenlager“ geführt). Eine spezifische artenschutzrechtliche Bewertung der Flächeninanspruchnahme durch das Bodenlager selbst – über die allgemeine Gebietsbetrachtung hinaus – ist dem Fachbeitrag Artenschutz nicht zu entnehmen. Zudem sieht das Bodenmanagementkonzept vor, dass Bodenentwässerungswasser aus dem Lager „ggf.“ in den Elbe-Seitenkanal eingeleitet werden kann, ohne dass eine verbindliche Grenzwertprüfung oder eine wasserrechtliche Einleitungserlaubnis dokumentiert ist – dies ist vor dem Hintergrund des bereits chemisch „nicht guten“ Zustands beider betroffener Oberflächenwasserkörper des ESK (siehe Punkt 19) besonders kritisch zu bewerten. Eine Renaturierungs- oder Nachnutzungsverpflichtung für die 10,7 ha nach Abschluss der Baumaßnahme ist im Bodenmanagementkonzept nicht vorgesehen.

Wir fordern: (1) Ergänzende artenschutzrechtliche Bewertung der Flächeninanspruchnahme durch das Bodenlager Artlenburg im Fachbeitrag Artenschutz.

(2) Verbindliche Grenzwertfestlegung und wasserrechtliche Prüfung für eine etwaige Einleitung von Bodenentwässerungswasser in den Elbe-Seitenkanal, insbesondere hinsichtlich BDE und Quecksilber (siehe Punkt 19).

(3) Verbindliche Renaturierungspflicht für die Fläche Bodenlager Artlenburg nach Abschluss der Baumaßnahme.

Fazit

Wir stellen fest, dass es an einer Vielzahl von Voraussetzungen für einen Planfeststellungsbeschluss mangelt und der Entwurf in der vorliegenden Fassung vom BUND Regionalverband Elbe-Heide abgelehnt wird.

Rechtliche Hinweise

Diese Stellungnahme ergeht im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nach § 14 des Bundeswasserstraßen-Gesetzes (WaStrG). Der BUND Regionalverband Elbe-Heide behält sich vor, bei Nichtberücksichtigung der vorstehenden Einwendungen Rechtsbehelfe nach § 2 des Umwelt-Rechtsbehelfsgesetzes (UmwRG) zu erheben.

Wir bitten um schriftliche Bestätigung des Eingangs dieser Stellungnahme sowie um Mitteilung bezüglich eines Erörterungstermins.

Mit freundlichen Grüßen

BUND Regionalverband Elbe-Heide

i.A.



Volker Constien