

### **Stellungnahme zum Schleusenkanal Zwenkau-Cospuden**

Ihr Schreiben vom 08.02.2018  
Ihr Zeichen: L42-0522/637/21

Sehr geehrte Damen und Herren,

der BUND Landesverband Sachsen e. V. bedankt sich für die Beteiligung zum o. g. Verfahren und für die Übermittlung der Unterlagen und nimmt hierzu wie folgt Stellung:

Das Vorhaben wird in seiner beantragten Form weiterhin abgelehnt. Die Einwendungen durch Stellungnahme vom 9.8.2016 werden aufrechterhalten.

#### **Begründung:**

Die Landesdirektion Sachsen hat nunmehr ein Gutachten der LMBV zu den Auswirkungen der Erweiterung der Fahrgastschiffahrt auf die Südspitze des Cospudener Sees übermittelt. Hintergrund ist das Verfahren über die Genehmigung des sog. Hartkanals.

Zunächst möchten wir auf unsere Stellungnahme vom 9.8.2016 aufmerksam machen. Wir hatten darin u.a. geltend gemacht, dass das Vorhaben der Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegt. Bis zum heutigen Tage haben wir dazu eine Rückmeldung oder anderweitige Auseinandersetzung mit unseren Einwendungen erhalten. Dies ist umso mehr fragwürdig, weil mit dem Bau bzw. der Errichtung und der Herstellung der Standsicherheit bereits lange vor unserer Beteiligung (Beteiligung im Jahr 2016) begonnen wurde und ein vorzeitiger Beginn zugelassen wurde. Des Weiteren sind bereits mit Beginn der Bauarbeiten Tatsachen geschaffen worden, die eine Beteiligung teilweise obsolet erscheinen lassen, weil eine Ergebnisoffenheit nicht mehr gegeben ist.

Erheblichen Bedenken bestehen schon gegenüber der Planrechtfertigung. Hinsichtlich der Planrechtfertigung wurde vorwiegend auf die Notwendigkeit aus Gründen des Hochwasserschutzes verwiesen (Abfluss Überschusswasser). Auch unter Berücksichtigung des nunmehr vorgelegten Gutachtens wird jedoch deutlich, dass die Planrechtfertigung überwiegend nicht im Schutz vor Hochwasser steht, sondern in einer touristischen Nutzung einer Gewässerverbindung bestehen soll. Vorrangiges Ziel der

Planung ist somit nicht der Hochwasserschutz, sondern eine touristisch nutzbare Gewässerverbindung. Dies sollte auch dementsprechend kommuniziert werden. Der Umstand ist auch nicht unwesentlich, da das Ziel der Planung gerade nicht offensichtlich - wie der Hochwasserschutz - im übergeordneten öffentlichen Interesse steht. Zudem muss hinterfragt werden, ob eine schiffbare Gewässerverbindung für die nunmehr vorgesehenen Nutzung von vier Fahrgastschiffen und die mit der Herstellung der Verbindung verbundenen Kosten (Herstellung und Betrieb des Schleusenbauwerks etc.) in einem Verhältnis zu dem verfolgten Nutzen stehen. Wir fordern daher die Erstellung einer Kosten-Nutzen-Analyse für das Vorhaben (unter Berücksichtigung der Nutzung des Harthkanals durch vier Fahrgastschiffe). Unsererseits wird ein positives Kosten-Nutzen-Verhältnis bezweifelt, den Nachweis hat der Vorhabenträger zu erbringen.

Die Gewässerverbindung Harthkanal steht im engen Zusammenhang zum aktuell laufenden Verfahren zur Feststellung der Fertigstellung des Zwenkauer Sees. Hierzu ist festzustellen, dass der übermittelte Entwurf der LDS eine umfangreiche Befahrbarkeit des Zwenkauer Sees mit Wasserfahrzeugen aller Art vorsieht. Entgegen allen Ergebnissen von Bürgerumfragen und der Absichtserklärungen der politischen Akteure (Charta Leipziger Neuseenland 2030) wird damit vor allem die umfangreiche Motorbootnutzung mit Verbrennungsmotoren ermöglicht. In dem Gutachten zum Harthkanal wird jedoch davon ausgegangen, dass nur Fahrgastschiffe die Gewässerverbindung benutzen (Büro Knobloch 2018, S. 9). Fraglich ist bereits, ob eine solche Einnengung der Nutzer realistisch ist und auch zukünftig keine Erweiterung erfahren wird. Es erscheint wenig realistisch, dass nur Fahrgastschiffe die Gewässerverbindung nutzen werden, wenn von der Befahrung des Zwenkauer Sees mit sämtlichen Wasserfahrzeugen ausgegangen wird und dieser nur über den Cospudener See erreichbar ist. Zudem wirbt der Vorhabenträger öffentlich mit der Nutzung des Harthkanals durch andere als die angesprochenen vier Fahrgastschiffe (*„Mit der schiffbaren Verbindung durch den Harthkanal als Schlüsselprojekt des Touristischen Gewässerverbundes im Leipziger Neuseenland wird ein Segelrevier von knapp 15 km<sup>2</sup> erschlossen werden und Wassersportler und Freizeitkapitäne haben dann die Möglichkeit, per Boot bis in die Innenstadt und zum Lindenauer Hafen in Leipzig zu fahren (Kurs 1 des Wassertouristischen Nutzungskonzeptes)“*, vgl. <https://neue-harth.leipzig.de/projekte/harthkanal/>, abgerufen am 26.2.2018). Weiterhin geht das Gutachten zur Fertigstellungserklärung des Zwenkauer Sees auch nicht nur von einer Nutzung des Harthkanals durch Fahrgastschiffe, sondern auch durch die Freizeitschifferei aus (vgl. Zukunftsszenario, Gutachten der TU-Dresden 2017, S. 90). Das Gutachten geht von der Nutzung von 40 - 55 motorisierten Booten über den Harthkanal aus (als Worst-case). Der BUND fordert dementsprechend zunächst, dass per Nebenbestimmung die Nutzung des Harthkanals nur für vier Fahrgastschiffe zulässig ist. Jede weitere Erweiterung des Nutzungsberechtigten sollte ausgeschlossen werden. Einem schleichenden Prozess der sukzessiven Erweiterung der Nutzungsberechtigten ist auf jeden Fall durch entsprechende Festlegungen vorzubeugen.

Aus Sicht des BUND kann nicht ausreichend darauf vertraut werden, dass zukünftig tatsächlich nur die vier Fahrgastschiffe die Gewässerverbindung nutzen werden. Änderungen der Plangenehmigung sind vielmehr zukünftig zu erwarten, wobei eine Ausweitung der Nutzungsberechtigten der Gewässerverbindung auch nicht auf ihre Umweltverträglichkeit geprüft werden wird, wenn bereits die Herstellung der Gewässerverbindung nicht einer Pflicht zur Prüfung einer Umweltverträglichkeit unterliegen soll (vgl. Ergebnis der UVP-Vorprüfung für den Harthkanal).

Für das zur Beteiligung übermittelte Gutachten zum Harthkanal folgt daraus Folgendes: Es kann schon aufgrund der angenommenen Nutzung des Harthkanals nur die naturschutzfachliche Verträglichkeit des Vorhabens höchstens für die Nutzung von vier Fahrgastschiffen belegen bzw. versuchen diesen Nachweis zu führen. Für eine anderweitige Nutzung durch andere Wasserfahrzeuge (Segelboote, Sportboote etc.) kann das Gutachten keine Aussagen treffen, da es nur von der Nutzung von vier Fahrgastschiffen ausgeht. Dies gilt es auch mit Sicht auf die Planrechtfertigung zu bedenken.

Zu dem Gutachten werden folgende Hinweise oder Einwendungen gegeben:

#### Fischotter

In dem Gutachten wird davon ausgegangen, dass der Fischotter gegenüber anthropogenen Störungen wenig empfindlich ist (S. 45). Der Fischotter ist nicht per se eine störungsrelevante Art, es kann jedoch durchaus vorkommen, dass aufgrund des hohen Belastungsdruck auch suboptimale Habitate angenommen werden (z.B. in der Nähe von Siedlungen). Bei dem Fischotter handelt es sich um eine störungssensible Art. Der Umstand, dass Fischotter heute bevorzugt nachts jagen ist bspw. auf anthropogene Störungen (Jagd) zurückzuführen. Gleichzeitig stellen anthropogene Störungen weiterhin die größten Störpotentiale des Fischotters dar (bspw. Straßenbau oder Gewässerunterhaltung und Verbau von natürlichen Gewässern). Aktuell ist ein Fischottervorkommen im Bereich Knautkleeberg an der Weißen Elster bekannt. Der Zwenkauer und Cospudener See gehören daher aufgrund des verhältnismäßig großen Aktionsradius zum Habitat des Fischotters. Aus dem Managementplan des FFH-Gebiets Leipziger Auwald heißt es zu den vorgesehenen Maßnahmen für den Fischotter:

*„Für den Fischotter gelten u.a. folgende allgemeine Handlungsgrundsätze (ABG): - Naturnähe der Hauptfließe (Weiße Elster, Pleiße) mindestens in ihrem derzeitigen Zustand erhalten - Störungen, insbesondere touristische Nutzung der Weißen Elster (Fluss und Uferstreifen) insbesondere im nordwestlichen Gebietsteil vermeiden - bei der Erneuerung von Querbauwerken und Brücken Durchlässigkeit für die Art gewährleisten - Sicherstellung einer vorwiegend extensiven Landnutzung bis 50 m Uferentfernung. Als Erhaltungsmaßnahme ist im nördlichen Habitat ein beruhigter Abschnitt zu schaffen, in dem grundsätzlich keine Bootsbefahrung stattfinden soll und landseitig keine Wege neu angelegt werden dürfen.“*

Diese Ausführungen und vorgesehenen Maßnahmen belegen, dass der Fischotter eben kein wenig empfindliches Tier gegenüber anthropogenen Störungen ist. Dass der

Fischotter den Cospudener See oder Zwenkauer See (vielleicht) noch nicht als Fortpflanzungsstätte nutzt, könnte auf ein unzureichendes Nahrungsangebot oder eben gerade auf anthropogene Störungen zurückzuführen sein.

### **Vermeidungsmaßnahmen**

Die vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen sind teilweise nicht fähig, Beeinträchtigungen auszuschließen.

Die Vermeidungsmaßnahme V3 (Verzicht auf Lautsprecherdurchsagen) sollte auf jegliche Lautsprechernutzung erweitert werden. Aus Erfahrungen von anderen Fahrgast-schiffen auf anderen Seen ist die Nutzung von Lautsprecheranlagen auch für das Abspielen von Musik bekannt. Da auf der offenen Wasserfläche sich der Schall ungehindert ausbreitet und folglich weithin hörbar ist, sollten nicht nur Lautsprecherdurchsagen sondern auch die Lautsprecheranlagenutzung ganzjährig in dem betreffenden Gebiet der Südspitze verzichtet werden (Vermeidungsgrundsatz).

Die Vermeidungsmaßnahme V4 sieht umfangreiche Ausnahmen vor. Die Vermeidungsmaßnahme soll zur Vermeidung der erheblichen Störung von größeren Ansammlungen der nordischen Gänse dienen. Fraglich ist jedoch, warum eine bis zu 10-malige Ausnahme von dem Verbot der Befahrung in der Winterzeit vorgesehen ist. Die Ausnahme ist jedenfalls fachlich nicht gerechtfertigt und wird auch nicht begründet. (Wenn die Maßnahme gerade zur Verhinderung der erheblichen Störung angewandt wird, so führt die Ausnahme von dieser Vermeidungsmaßnahme zwingend zu der Annahme einer erheblichen Beeinträchtigung).

### **Amphibien**

Im Gutachten wird davon ausgegangen, dass ein Vorkommen der Amphibienarten für den Cospudener See eher unwahrscheinlich ist, aber nicht ausgeschlossen werden kann (S.30). Dies gilt unter der Annahme, dass es sich bei dem Cospudener See nicht mehr um ein Pioniergewässer handelt (keine Sukzessionsphase) und es an Flachwasserbereichen fehlt. Dem muss teilweise widersprochen werden. Am östlichen Ufer des Cospudener Sees sind noch teilweise vegetationsfreie Sandflächen zu finden, die sich an flache Wasserzonen im Cospudener See anschließen (ca. 400 m von der geplanten Einfahrtsbauwerk des Schleusenkanals entfernt). Zudem liegt hier ein Kleingewässer ohne Fischbesatz in kurzer Entfernung. Es sind somit eindeutig Amphibienhabitate am Cospudener See vorhanden, allerdings wird mit dem Gutachter angenommen werden müssen, dass eine Beeinträchtigung durch den Fahrgastschiffverkehrsverkehr eher nicht zu erwarten ist.

### **Antifouling**

Das Gutachten geht davon aus bzw. empfiehlt aus naturschutzfachlicher Sicht, dass auf den Einsatz von biozidhaltigen Antifoulingmitteln verzichtet wird. Eine derartige Nebenbestimmung (Verzicht auf Einsatz von Antifoulingmitteln) ist nach dem Entwurf der FdF des Zwenkauer Sees gerade nicht vorgesehen. Die Empfehlung stammt

auch aus dem Gutachten zum Zwenkauer See, in dem Entwurf der Allgemeinverfügung der FdF ist sie aber nicht enthalten bzw. wurde diese beachtet.

### **Biotopverbund**

Das Gutachten berücksichtigt nicht ausreichend den Umstand, dass es sich bei dem Vorhabensgebiet um die einzige Biotopverbindung zwischen dem nördlichen und südlichen Bereich unter der zerschneidenden A 38 handelt (zusätzlich die Querung der Weißen Elster, die jedoch durch andere Straßen eingeschlossen ist). Durch die Errichtung des Kanals mit Schleusenbauwerk wird der Biotopverbund erheblich erschwert, da das Gebiet technisch überprägt wird und keine ausreichenden Bermen entlang der Gewässer Verbindung vorgesehen sind (für terrestrische Arten). Eine zwingende Berücksichtigung des Biotopverbunds ergibt sich bereits aus § 21 BNatSchG. Weiterhin soll hierzu der Hinweis gegeben werden, dass nach dem derzeitigen Entwurf des Regionalplans Westsachsen 2017 die betreffende Fläche als „Vorranggebiet zum Schutz des vorhandenen Waldes“ (Karte 8 des Entwurfs) ausgewiesen ist und damit zum großräumig übergreifenden Biotopverbundsystem gehört. Gem. dem geltenden Regionalplan 2008 ist die betreffende Fläche als „Vorranggebiet Waldschutz“ festgelegt. Die Gewässer Verbindung stellt aufgrund der Flächeninanspruchnahme sowie der Nutzung eine Beeinträchtigung der Biotopverbundfunktion dar. Im Grunde genommen ist der Biotopverbund schon durch die Zulassung des vorzeitigen Beginns beeinträchtigt, da die umfangreichen Bauarbeiten jegliche Migration gegenwärtig unterbinden.

Es wird daher eingewandt, dass die Herstellung und der Betrieb des Schleusenkanals gegen § 21 Abs. 4 BNatSchG verstößt.

### **Vollzugsdefizit**

Wir regen an, dass die LDS bei dem Genehmigungsverfahren auch Aspekte der Vollzugsfähigkeit mit einbezieht. Bereits zum gegenwärtigen Zeitpunkt oder in den vergangenen Sommermonaten war wiederholt zu beobachten, dass vereinzelte Wasserfahrzeuge (Segelboote etc.) die Südspitze des Cospudener Sees befahren haben oder diesen Bereich zum Anlanden oder Ankern genutzt haben. Dies widerspricht der Allgemeinverfügung des Landratsamts Leipzig, die für diesen Bereich ein Befahrensverbot vorsieht. Soweit ersichtlich, konnte das Verbot nicht ausreichend durchgesetzt werden bzw. würde die Nichtbeachtung nicht geahndet. Es ist fraglich, wie die Befahrung der Fahrinne durch Fahrgastschiffe gewährleistet wird und welches Signal auf die übrigen Wasserfahrzeugnutzer von einer Befahrung durch Fahrgastschiffe ausgeht („Wenn die dürfen, darf ich auch“).

Wir bitten um weitere Beteiligung am Verfahren und um Benachrichtigung, inwiefern unsere Stellungnahme im Rahmen des Abwägungsergebnisses berücksichtigt wurde.

Mit freundlichen Grüßen

*T.A. Peter Geinse*

Dr. David Greve, Landesgeschäftsführer