

Anlage 5-4 zum Bewirtschaftungsplan zum Vorhaben „Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe für 14,5 m tiefgehende Containerschiffe“

Mit Planfeststellungsbeschlüssen des Bundes (Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord) und Hamburgs (Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation) vom 23.04.2012 (http://www.wsd-nord.wsv.de/Planfeststellung/Planfeststellung_Elbe/index.html) wurde die „Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe für 14,5 m tiefgehende Containerschiffe“ genehmigt. Die Planfeststellungsbeschlüsse sind wirksam, wenn auch aufgrund eines anhängigen Rechtsstreits derzeit nicht vollziehbar. Es ist jedoch davon auszugehen, dass es im 2. Bewirtschaftungszyklus zu einer Vollziehbarkeit der Planfeststellungsbeschlüsse und zu einem Baubeginn der Fahrrinnenanpassung kommt.

In den 1. Ergänzungsbeschlüssen des Bundes und Hamburgs vom 01.10.2013 zu den genannten Planfeststellungsbeschlüssen vom 23.04.2012 (http://www.wsd-nord.wsv.de/Planfeststellung/Planfeststellung_Elbe/index.html) wurde vorsorglich eine Ausnahmegenehmigung vom Verschlechterungsverbot gemäß § 31 Abs. 2 WHG erteilt. Dabei wurde die Abwägung bei der Prüfung der Ausnahmegründe des § 31 Abs. 2 WHG konkret in Bezug auf die WRRL ergänzt und das überwiegende öffentliche Interesse bestätigt (siehe dort S. 61 ff).

Die Ausnahme gemäß § 31 Abs. 2 WHG betrifft folgende Wasserkörper:

- *Elbe Ost; DE_RW_DEHH_el_01; Wasserkörpernummer 33001*
- *Elbe Hafen; DE_RW_DEHH_el_02; Wasserkörpernummer; 33002*
- *Elbe West; DE_RW_DESH_el_03; Wasserkörpernummer 33003*
- *Elbe Übergangsgewässer; DE_TW_DESH_T1.5000.01; Wasserkörpernummer T1.5000.01*
- *Elbe Küstengewässer; DW_CW_N3.5000.04.0; Wasserkörpernummer N 3.5000.04.01*

Der Erteilung der Ausnahme lagen folgende Erwägungen zugrunde:

Gründe für das Ausbauvorhaben:

Die wirtschaftliche Notwendigkeit der Maßnahme, die Gründe für die Auswahl der Ausbauvariante sowie die genaue Darstellung der Planungen sind in den Antragsunterlagen ausführlich in den Erläuterungsberichten dargelegt (siehe: www.fahrrinnenausbau.de; dort Planunterlagen Teile B.1 und B.2). Im Folgenden werden die wesentlichen Angaben zum Vorhaben kurz zusammengefasst:

Mit dem Ausbau der Bundeswasserstraße Elbe in den hier maßgeblichen Bereichen wird die öffentliche Verkehrsinfrastruktur der Bundesrepublik Deutschland durch eine deutliche Verbesserung der seewärtigen Zufahrt zu dem deutschen Seehafen Hamburg gestärkt. Dem Vorhaben liegt ein gegenwärtig - und nach den vorliegenden Prognosen auch künftig - großer verkehrlicher Bedarf der Containerschiffahrt im Bereich der Zufahrt zum Hamburger Hafen zu Grunde. Durch die Verbesserung der Verkehrsbedingungen auf der Bundeswasserstraße Elbe wird die Konkurrenzfähigkeit des Hamburger Hafens gestärkt. Mit den Ausbaumaßnahmen kann verhindert werden, dass erhebliche Gütermengen künftig in anderen Häfen umgeschlagen werden, deren seewärtigen Zufahrten (bislang) einen besseren Ausbauzustand haben als Hamburg. Indem drohende Verluste an Umschlagsmengen verhindert werden und die Konkurrenzfähigkeit verbessert wird, werden die regionale Wirtschaftsstruktur Hamburgs und der Arbeitsmarkt durch die Umsetzung des Vorhabens gefördert; zumindest können bestehende Arbeitsplätze gesichert werden. Die Elbe mit dem Seehafen Hamburg ist darüber hinaus Teil des Transeuropäischen Verkehrsnetzes, dessen Ausbau auch im europäischen Interesse liegt.

Durch die Ausbaumaßnahmen kann die Umleitung erheblicher Umschlagsmengen auf die Konkurrenzhäfen verhindert werden. Da eine solche Ladungsverlagerung mit gesteigerten

Hinterlandverkehren und dadurch einem höheren Schadstoffausstoß verbunden wäre, wird mit der Realisierung auch ein Beitrag zum Umweltschutz geleistet.

Die Verwirklichung des Vorhabens dient somit dem Wohl der Allgemeinheit. Die genannten für eine Verwirklichung des Vorhabens sprechenden Gründe sind geeignet, auch im Falle einer anzunehmenden Verschlechterung im Sinne der WRRL das Vorhaben im Sinne des § 31 Abs. 2 WHG ausnahmsweise zuzulassen. Dies ist auch durch die EU-Kommission in ihrer Stellungnahme vom 6. Dezember 2011 im Hinblick auf eine Ausnahmeerteilung im Sinne der FFH-RL bestätigt.

Gegenstand des Vorhabens:

Gegenstand des Vorhabens ist der Ausbau der Fahrrinne von Unter- und Außenelbe zwischen dem Hamburger Hafen und der Elbmündung. Der Ausbau dient der Anpassung der seeseitigen Zu- und Abfahrtsbedingungen des Hamburger Hafens an die Erfordernisse der modernen Containerschiffahrt. Künftig sollen Containerschiffe den Hamburger Hafen mit Tiefgängen (in Salzwasser) von 14,5 m tideabhängig bedienen können. Unabhängig von der Tide soll eine Fahrt mit Tiefgängen bis zu 13,5 m ermöglicht werden. Gegenüber dem heutigen Zustand soll künftig 1 m mehr Abladetiefe ermöglicht werden. Die Ausbaustrecke beträgt 136 km. Die Ausbaustrecke der Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe reicht von der Außenelbe (Tonne 7, km 755,3) bis in den Hamburger Hafen zum Containerterminal Altenwerder (Süderelbe, km 619,5) bzw. zum mittleren Freihafen (Norderelbe, km 624).

Die nachfolgende Abbildung zeigt die heutigen und zukünftigen Fahrrinntiefen in einem gestauchten Längsschnitt.

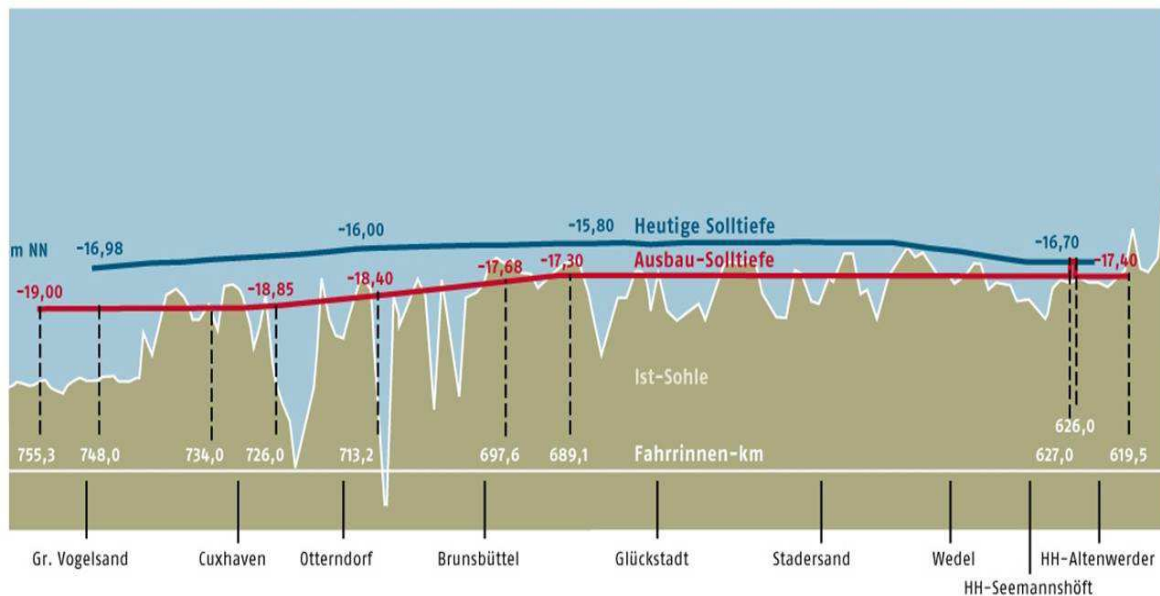


Abb. 1: Heutige Solltiefe und Ausbau-Solltiefe (bezogen auf NN) im Längsprofil

Die Ausbaubreiten werden im Bereich von km 748 bis zur Störkurve mit der heute vorhandenen Regelbreite von 400 m nicht verändert. Von der Störkurve bis zur Lühekurve wird die Regelbreite von 300 m auf 320 m vergrößert, um Begegnungen der Bemessungsschiffe untereinander mit addierten Schiffsbreiten von 92 m zu ermöglichen.

Um eine Begegnung tideabhängig einlaufender Massengutschiffe mit tideabhängig auslaufenden Containerschiffen zu ermöglichen, wird zwischen km 644 (Ausgang Lühekurve) und km 636 (Blankenese) eine Begegnungsstrecke mit einer Breite von 385 m eingerichtet.

Im Bereich der Hamburger Delegationsstrecke erfolgt ebenfalls eine Verbreiterung um bis zu 20 m.

Nachfolgend sind die Ausbaubreiten in einer Übersicht dargestellt:



Abb. 2: Künftige Regelbreiten der Fahrrinne

Bestandteil des Vorhabens sind neben dem Ausbau umfangreiche Schutzmaßnahmen für Natur und Umwelt sowie eingriffsreduzierende Anordnungen.

Die Unterbringung des Baggergutes ist Gegenstand des integrierten Strombau- und Verbringungskonzepts, das seinerseits als Vorkehrung gegen negative Ausbaufolgen für die betroffenen Wasserkörper dient, indem es

- die ausbaubedingten Tidehubänderungen minimiert,
- den ebbstromorientierten Sedimenttransport mit dem Ziel fördert, langfristig den Aufwand zur Unterhaltung der Fahrrinne zu minimieren,
- das rollige Baggergut im Gewässerbett sinnvoll umlagert, um möglichst geringe Veränderungen der Durchflussquerschnitte zu erreichen und damit einen Schutz gegen eine Tideniedrigwasserabsenkung zu bieten,
- einer Zunahme der Strömungsbelastung der Elbufer, der Erosionstendenz der Medemrinne nach Norden und der Auflandungstendenz der Nebenelben, Nebenflüsse und Elbhäfen entgegenwirkt,
- die Ufer an erosionsgefährdeten Uferbereichen sichert und schließlich
- vermeidbare Beeinträchtigungen im naturschutzrechtlichen Sinn auch tatsächlich vermeidet.

Die einzelnen Bestandteile des Konzepts zur Unterbringung des Ausbaubaggerguts sind:

- Unterwasserablagerungsflächen,
- Übertiefenverfüllungen,
- Umlagern im Gewässer auf ausgewiesenen Umlagerungsstellen und die
- sonstige Verbringung von Baggergut.

Mit den Unterwasserablagerungsflächen werden neben der reinen Unterbringung des Ausbaubaggergutes auch strombauliche Funktionen verfolgt, nämlich die Minimierung der ausbaubedingten Tidehubänderungen, die Reduzierung des residuellen Stromauftransports von Sedimenten, die Bündelung und Ausrichtung der Strömung auf die Fahrrinne und schließlich die Minderung ungünstiger natürlicher morphologischer Trends mit dem Ziel, einen morphologisch günstigen Zustand zu erreichen, der aus der Vergangenheit bekannt ist.

Ziel der Übertiefenverfüllung ist die lagestabile Unterbringung von Ausbaubaggergut. Die Wirkung der geplanten Maßnahme auf die Wasserstands- und die Strömungsverhältnisse der Tideelbe ist zwar gering, aber die Übertiefenverfüllung führt dennoch zu einer leichten Minderung der Auswirkungen der Fahrrinnenanpassung.

Beim Umlagern wird Baggergut an Umlagerungsstellen in das Gewässer zurückgeführt. Das Baggergut wird auf diese Weise den natürlicherweise im Gewässer ablaufenden Feststofftransportprozessen wieder verfügbar gemacht. Die Verbringung von Baggergut auf Umlagerungsstellen dämpft zeitlich befristet die Tideenergie im Außenelbebereich bis das Baggergut durch den Tidestrom erodiert ist. Die Dauer der energiezehrenden Wirkung kann aber durch die nachfolgende Umlagerung von Baggergut aus der anschließenden Fahrrinnenunterhaltung beeinflusst werden.

Weitere Details zum Vorhaben können den Planfeststellungsbeschlüssen vom 23.04.2012 und den Planunterlagen (www.fahrrinnenausbau.de) entnommen werden.

Abwägung und Zulassung:

Das Vorhaben wurde mit Planfeststellungsbeschlüssen vom 23.04.2012 im wasserwirtschaftlichen Einvernehmen mit den Ländern Niedersachsen, Schleswig-Holstein und Hamburg planfestgestellt.

In den Planfeststellungsschlüssen wurden die verschiedenen dem Vorhaben gegenläufigen öffentlichen und privaten Belange in eine Gesamtabwägung eingestellt und die nachteiligen Auswirkungen in einer Gesamtschau den mit der Verwirklichung des Vorhabens verbundenen Vorteilen gegenübergestellt. Auch bei dieser Gesamtabwägung kommen die Planfeststellungsbehörden zu dem Ergebnis, dass die für eine Verwirklichung des Vorhabens sprechenden Gründe gegenüber den widerstreitenden öffentlichen und privaten Belangen insgesamt deutlich überwiegen.

Ein Großteil der zu erwartenden Auswirkungen des Vorhabens kann durch die angeordneten Schutzvorkehrungen, Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen vermieden oder minimiert werden. Mit dem Vorhaben verbundene unvermeidbare Eingriffe in Natur und Landschaft werden durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege angemessen kompensiert. Im Hinblick auf mögliche Beeinträchtigungen von Natura-2000-Gebieten wurden Maßnahmen zur Sicherung der Kohärenz angeordnet.

Zumutbare Alternativen, um den mit dem Projekt verfolgten Zweck an anderer Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen zu erreichen, existieren nicht. Hierzu wird auf die Ausführungen Kapitel B.III.1.3 in den Planfeststellungsbeschlüssen vom 23.04.2012 verwiesen (http://www.wsd-nord.wsv.de/Planfeststellung/Planfeststellung_Elbe/index.html).

Eine ausführliche Darstellung der Begründung für die Inanspruchnahme der Ausnahme und das Vorliegen der Ausnahmegründe einschließlich der zu treffenden praktikablen Vorkehrungen, um negative Auswirkungen auf den Wasserkörper zu mindern, kann den 1. Ergänzungsbeschlüssen entnommen werden

(http://www.wsd-nord.wsv.de/Planfeststellung/Planfeststellung_Elbe/index.html).

Die Prüfung in den 1. Ergänzungsbeschlüssen erfolgte nach dem Ansatz einer strengen Status Quo-Theorie, da zu dem Zeitpunkt offen war, welchem Maßstab für die Verschlechterung der EuGH folgt. Der EuGH hat sich im Urteil vom 01.07.2015 im Weserverfahren (C-461/13) nicht der Status Quo-Theorie angeschlossen, sondern entschieden, dass der Begriff der Verschlechterung des Zustands eines Oberflächenwasserkörpers dahin auszulegen ist, dass eine Verschlechterung erst vorliegt, sobald sich der Zustand mindestens einer Qualitätskomponente im Sinne von Anhang V der WRRL um eine Klasse verschlechtert. Nur wenn die betreffende Qualitätskomponente bereits in der niedrigsten Klasse eingeordnet ist, stellt jede Verschlechterung dieser Komponente eine „Verschlechterung des Zustands“ eines Oberflächenwasserkörpers dar. Die Planergänzungsbeschlüsse folgten damit einem strengeren rechtlichen Ansatz als er nunmehr vom EuGH angesetzt wurde. Derzeit wird begutachtet, inwieweit nach den Vorgaben des EuGH

für die Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe von einer Verschlechterung ausgegangen werden muss und ob eine Ausnahme erforderlich ist. Diese Prüfung war zum Zeitpunkt der Aufstellung dieses Bewirtschaftungsplans noch nicht abgeschlossen. In jedem Fall ist – mit oder ohne Inanspruchnahme einer Ausnahme – davon auszugehen, dass das Vorhaben im 2. Bewirtschaftungszeitraum verwirklicht wird.