

Fahrrinnenanpassung

Informationen zum Projekt Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe



WSV.de

Wasser- und
Schiffahrtsverwaltung
des Bundes



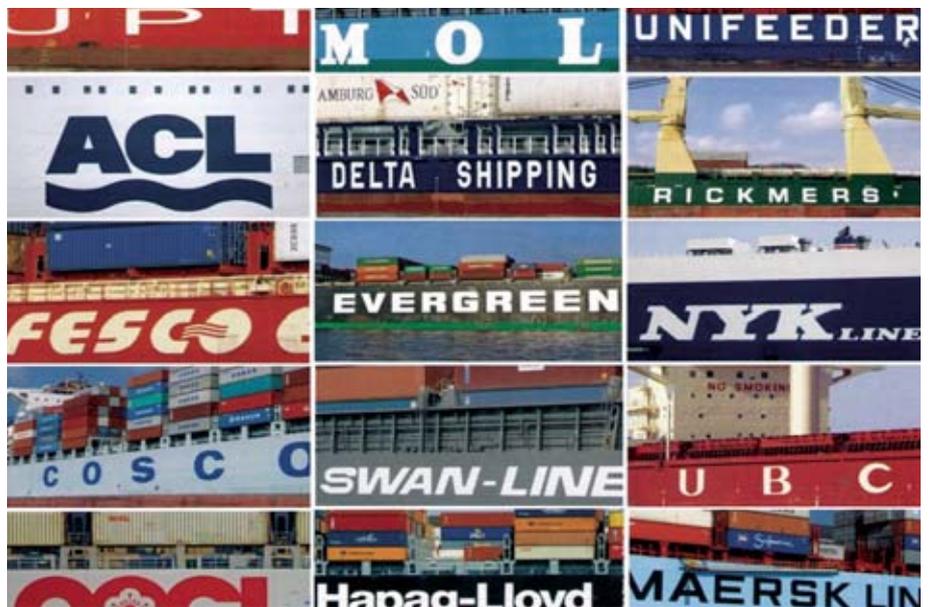
Hamburg

Behörde für Wirtschaft,
Verkehr und Innovation

Fahrrinnenanpassung

Inhalt

| | |
|---|-----------|
| I. Das Projekt – Kurzportrait der Ausbaumaßnahme | 3 |
| II. Bedeutung des Projekts | 7 |
| III. Die wesentlichen Streitpunkte vor Gericht | 10 |
| IV. Häufig gestellte Fragen im Zusammenhang mit dem Vorhaben | 13 |
| Impressum | 23 |



I. Das Projekt – Kurzportrait der Ausbaumaßnahme

1.

Hamburg ist der größte deutsche Hafen und damit unverzichtbarer Teil der logistischen Infrastruktur Deutschlands. Rund 9 Mio. Container werden jährlich im Hamburger Hafen bewegt. 3 Mio. verbleiben in der Metropolregion, der Rest wird in die ganze Bundesrepublik wie aber auch z.B. nach Österreich, Tschechien, Polen oder die Ostseeanrainerstaaten transportiert. Damit hat der Hafen Hamburg eine Bedeutung, die weit über den Norden Deutschlands hinausgeht.

Er ist zugleich ein wichtiger Jobmotor der deutschen Volkswirtschaft. Bundesweit hängen rund 260.000 Arbeitsplätze vom Hamburger Hafen ab, in der Metropolregion Hamburg sind es rund 150.000.

2.

Die Wachstumsaussichten des Hamburger Hafens sind weiterhin ungebrochen. Bis zum Jahre 2030 besteht das Potenzial zur Verdoppelung des Containerumschlags mit entsprechenden Wertschöpfungs- und Beschäftigungseffekten in Hamburg und in ganz Deutschland. Dieses außerordentlich gute wirtschaftliche Entwicklungspotenzial kann nur dann ausgeschöpft werden, wenn große, weltweit verkehrende Containerschiffe den Hamburger Hafen zu wirtschaftlich akzeptablen Bedingungen und ohne Ladungsverluste bzw. Wartezeiten bedienen können. Dem Ausbauzustand der seewärtigen Zufahrt des Hafens

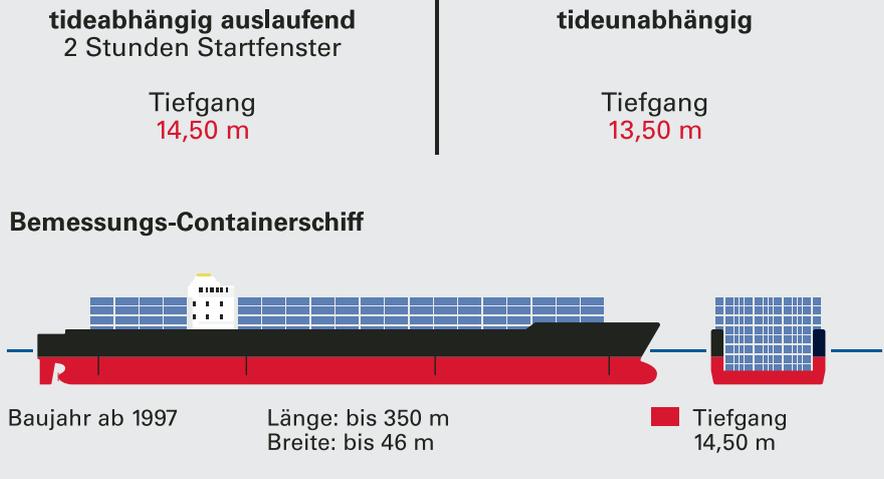
kommt vor diesem Hintergrund eine entscheidende Bedeutung zu. Der Bund und Hamburg treiben deshalb mit Nachdruck die Realisierung eines bedarfsgerechten Ausbaus der Fahrwinne von Unter- und Außenelbe voran, denn es handelt sich um eine Ausbaumaßnahme von nationaler Bedeutung.

3.

Die derzeitige Ausbautiefe und Ausbaubreite der Fahrwinne von Unter- und Außenelbe orientiert sich seit 1999 noch immer an Containerschiffen mit max. Tiefgängen von 13,50 m. In den vergangenen Jahren sind jedoch vermehrt Containerschiffe mit wesentlich größeren Ladekapazitäten und wesentlich größeren Abmessungen in Dienst gestellt worden. Containerschiffe dieser Größenordnung weisen in der Regel erhöhte Maximaltiefgänge auf. Waren in den 90er Jahren in den Verkehren nach Asien noch Containerschiffe mit einer Kapazität zwischen 6.000 bis 9.000 TEU die Regel, so kommen mittlerweile auf dieser Route immer häufiger Containerschiffe mit einer Kapazität zwischen 10.000 und 18.000 TEU zum Einsatz. Für 2014 werden im Hamburger Hafen 450 Schiffe mit mehr als 10.000 TEU erwartet. Im Jahr 2013 liefen bereits 410 solcher Großschiffe den Hafen Hamburg an.

I. Das Projekt – Kurzportrait der Ausbaumaßnahme

Tideabhängige bzw. -unabhängige Maximaltiefgänge (bezogen auf Salzwasser)

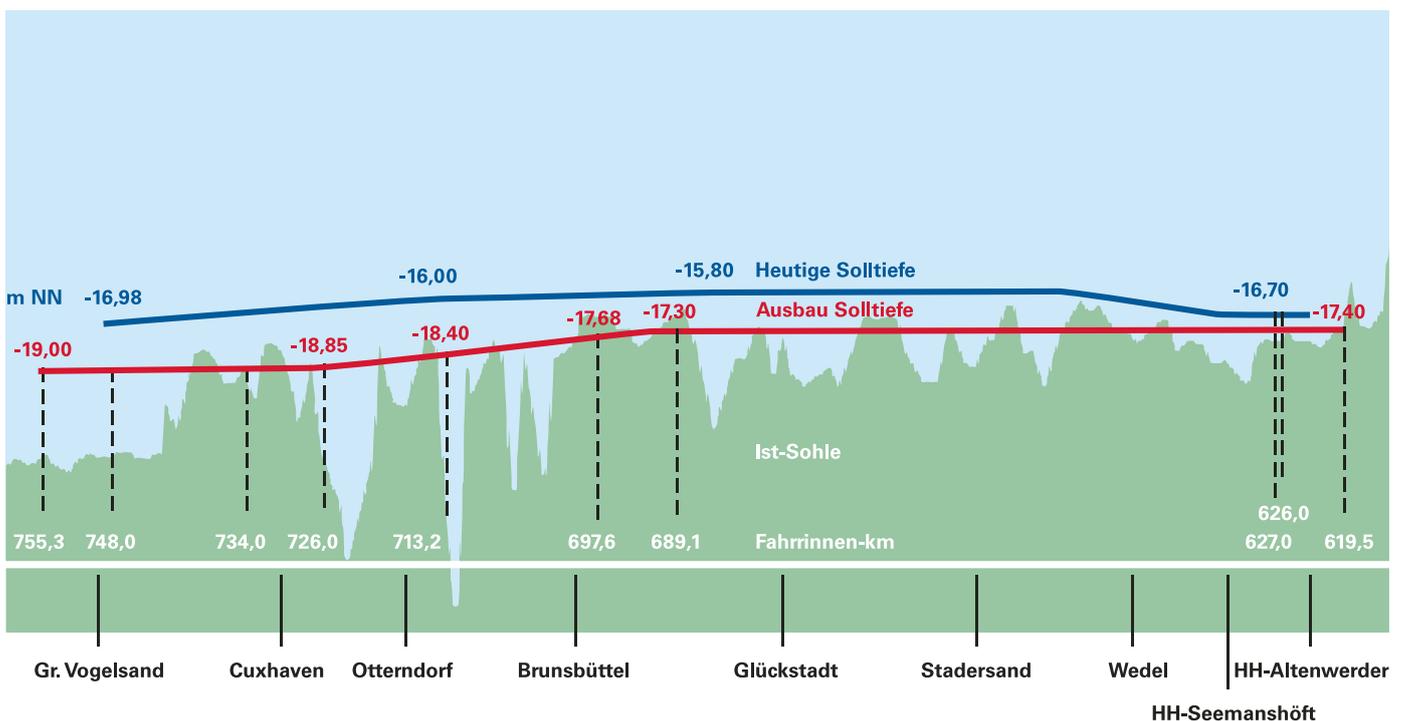


4.

Künftig soll daher Schiffen mit Tiefgängen bis zu 13,50 m (tideunabhängig) und bis zu 14,50 m eine tideabhängige Fahrt ermöglicht werden. Dazu zählt zwingend auch eine Verbreiterung des Fahrwassers an bestimmten Stellen, damit sich große Schiffe auf der Revierfahrt begegnen können, ohne auf eine Passage warten zu müssen. Damit wird die überwiegende Mehrzahl der weltweit eingesetzten Containerschiffe in der Lage sein, hinreichend beladen und also zu wirtschaftlich attraktiven Bedingungen den Hamburger Hafen erreichen zu können.

5.

Die Ausbaumaßnahme besteht im Kern aus dem Ausbaggern von unzureichend tiefen Abschnitten der Fahrrinne und einer teilweisen Verbreiterung des Fahrwassers. Ca. 40 % der Fahrrinne sind bereits auf natürliche Weise hinreichend tief – dort muss nicht gebaggert werden.



Umweltbilanz

6.

Das Baggergut besteht aus unbelastetem Sand und bindigem Material (Mergel). Es wird vorrangig in strombaulich wirksamen Unterwasserbauwerken im Mündungsbereich der Elbe eingebaut. Diese Bauwerke dämpfen die Tideenergie und erschließen damit vielfältige, für das Flusssystem Elbe insgesamt positive Wirkungen. Sie mimmieren die Tidehubänderungen, fördern den ebbstromdominierten Sedi-menttransport im Gewässer und wirken ungünstigen natürlichen morphologischen Trends entgegen (Ver-ringerung der Strömungsbelastung der Ufer, Ver-ringerung von Erosion, u.a.m.)

Das trägt dazu bei, dass der Fahrrinnenausbau nur geringe hydrodynamische Auswirkungen und damit geringe Beeinträchtigungen von Natur und Umwelt hervorruft. Im Übrigen wird das Baggergut auf aus-gewiesenen Umlagerungsstellen ausgebracht.

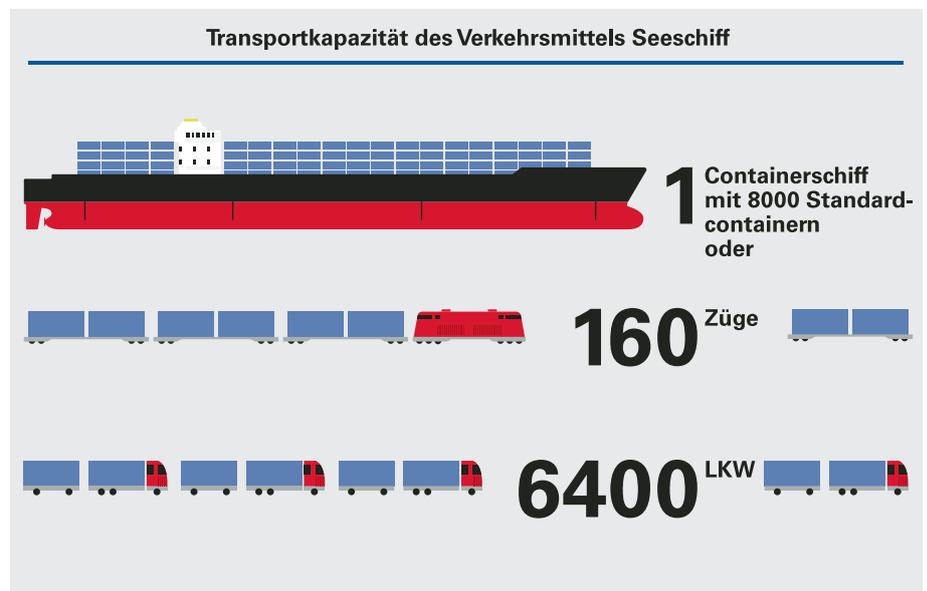
7.

Der Ausbau der Bundeswasserstraße Elbe entlastet den Straßenverkehr und schont die Umwelt. Die Ver-kehrsverlagerung von der Straße auf Schiene und Wasserweg ist in Deutschland im Hinblick auf die angespannte Situation des Straßenverkehrs von be-sonderer Bedeutung. Die Umweltbilanz des Wasser-straßenverkehrs ist wesentlich günstiger als die des Straßenverkehrs.

8.

Die Planung und das integrierte Strombaukonzept re-duzieren bereits weitgehend die Beeinträchtigungen von Natur und Umwelt. Dennoch wird der Fahrrin-nenausbau Umweltbeeinträchtigungen hervorrufen. Sie werden vor allem durch die Verbreiterung der Fahrrinne und den Bau der großen Unterwasserab-lagerungsflächen in der Außenelbe verursacht. Um diese Beeinträchtigungen auszugleichen, werden umfangreiche ökologische Kompensationsmaßnah-men umgesetzt.

Dabei werden Flächen renaturiert, die in vergangenen Jahrzehnten vom Menschen umgestaltet wurden.



I. Das Projekt – Kurzportrait der Ausbaumaßnahme

9.

Eine zentrale Rolle spielt das europäische Umweltrecht in Gestalt der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie (FFH-RL) und der Wasserrahmenrichtlinie (WRRL). Die FFH-RL ist die Grundlage für ein europäisches Schutzgebietssystem, das den Schutz und die Förderung bestimmter Tier- und Pflanzenarten sowie Lebensräume zum Ziel hat. Die Unterelberegion ist annähernd flächendeckend mit einzelnen FFH-Schutzgebieten ausgewiesen. Weil die Fahrrinnenanpassung die Schutzziele dieser FFH-Gebiete teilweise beeinträchtigt, werden die negativen Auswirkungen auf die Schutzgebiete durch geeignete Kohärenzsicherungsmaßnahmen ausgeglichen.

Die deutschen Behörden haben bei ihren Planungsentscheidungen selbstverständlich die einschlägigen Richtlinien beachtet. Auch die Europäische Kommission gewissermaßen als „Hüterin“ der Richtlinie hat ihre Zustimmung zur Fahrrinnenanpassung erteilt. Das war nur möglich, weil auch nach Auffassung der EU-Kommission die Fahrrinnenanpassung aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses gerechtfertigt ist. Dieselben Gründe rechtfertigen auch eine mögliche Abweichung von den Vorgaben der Wasserrahmenrichtlinie (WRRL).

10.

Die Fahrrinnenanpassung ist hochwasserneutral. Die ausbaubedingten Veränderungen fallen so gering aus, dass sie in der Natur nicht zu beobachten sein werden. Die hydronumerischen Modellrechnungen kommen zu dem Ergebnis, dass für alle Sturmflutszenarien die Veränderungen kleiner gleich 2 cm betragen. Zwischen St. Pauli und Cuxhaven sind die Zunahmen kleiner 1 cm. Bereichsweise sind sogar Abnahmen zu verzeichnen. Die Flut- und die Ebbstromgeschwindigkeiten verändern sich größtenteils im Mittel um 5 bis 10 %.

Fazit:

Deshalb wird die Elbe auch nach der Fahrrinnenanpassung zugleich Seeschiffahrtsstraße, Freizeitrevier und geschütztes Biotop sein – mit sicherem Lebensraum hinter den Deichen.

Volkswirtschaftliche Bedeutung



II. Bedeutung des Projekts

1. Herausragende volkswirtschaftliche Bedeutung des Hamburger Hafens

Bei einem Außenhandelsvolumen von insgesamt rund 2 Billionen € (Export und Import) liegt es auf der Hand, dass die heimische Volkswirtschaft auf verlässliche, leistungsfähige und kostengünstige Seetransporte angewiesen ist, denn über 90 % des weltweiten Warentransportes gehen über den Seeweg.

Auch wenn es in Zeiten der europäischen Integration mittlerweile selbstverständlich ist, dass der deutsche Außenhandel auch über andere europäische Häfen abgewickelt wird, liegt es dennoch klar im wirtschaftspolitischen Interesse Deutschlands, über eigene leistungsstarke Großhäfen als direkte Schnittstellen zu den internationalen Märkten und maritimen Handelsrouten zu verfügen. Diese Funktion kommt traditionell Hamburg und Bremen (Bremerhaven) zu und wird ergänzt durch eine Reihe von kleineren Häfen.

Mit rund 139 Mio. t Gesamtumschlag und 9,3 Mio. TEU Containerumschlag im Jahre 2013 war der Hamburger Hafen mit Abstand die größte maritime Güterdrehscheibe in Deutschland (Bremerhaven: 5,8 Mio. TEU, Wilhelmshaven 80 Tsd. TEU).

Hamburg ist wirtschaftlich allerdings nicht nur von deutschlandweiter, sondern auch von europäischer Bedeutung. Aufgrund seiner günstigen geografischen Lage beweist sich Hamburg als östlichster Hafen der „Nordrange“ (Antwerpen-Rotterdam-Bremen-Hamburg) und bindet zugleich das Potential der neuen EU-Mitgliedsländer sowohl in Südosteuropa als auch – aufgrund seiner Nähe zum Nord-Ostsee-Kanal – des Baltikums mit ein. Hamburg ist der Seehafen Wiens, Prags und Warschaws ebenso wie der wichtigste Containerhafen für Bayern und Sachsen. Die Wachstumsaussichten des Hamburger Hafens sind weiterhin ungebrochen. Bis zum Jahre 2030 besteht das Potenzial zur Verdoppelung des Containerumschlags, mit entsprechenden Wertschöpfungs- und Beschäftigungseffekten in Hamburg und Deutschland. Derzeit sind etwa 260.000 Arbeitsplätze in Deutschland vom Hamburger Hafen abhängig.

Damit Hamburg, aber auch die anderen deutschen Seehäfen ihre positive volkswirtschaftliche Wirkung voll entfalten können, müssen sie jedoch langfristig leistungs- und wettbewerbsfähig bleiben. Das wiederum setzt voraus, dass ihre Infra- und Suprastrukturen kontinuierlich weiterentwickelt und an neue ökonomische und technische Entwicklungen angepasst werden. Im Falle Hamburgs zählt hierzu seit jeher auch die Anpassung der Fahrwinne von Unter- und Außenelbe an die sich verändernden Bedarfe der Schifffahrt. Derartige Anpassungen des Fahrwassers sind im Übrigen keine Hamburger Besonderheit, sondern aufgrund der natürlichen Rahmenbedingungen bei den Nordseehäfen üblich.

II. Bedeutung des Projekts

2.

Das Hafenwachstum stärkt insbesondere innovative, mittelständisch strukturierte Unternehmen mit guter Wettbewerbsperspektive und stabiler Beschäftigung in der gesamten Region.

Hafenwirtschaft heißt zumeist: Mittelstand. Neben den beiden großen Umschlagsunternehmen Hamburger Hafen Logistik Aktiengesellschaft (HHLA) und Eurogate wirken im Hamburger Hafen rund 500 Einzelunternehmen. Hinzu kommen zahlreiche Dienstleister wie Schiffsmakler und -agenten, Ausrüster, Zertifizierungsbüros, Versicherungen, Banken etc., die in Hamburg und gerade auch im Umland ansässig sind und wesentliche Anteile ihres Umsatzes im Hafengeschäft erwirtschaften.

Da das Hafengeschäft international ist, stehen auch diese kleinen und mittleren Unternehmen in direkter Verbindung mit den Weltmärkten. Dies erweitert ihre Marktchancen und stärkt ihre Kompetenzen. Ihr Erfolg ist in hohem Maße beschäftigungswirksam. Ein wettbewerbsfähiger Welthafen ist daher zugleich die beste Mittelstands- und Beschäftigungsförderung, die sich denken lässt. Er schafft neue Märkte, zukunftsfähige Arbeitsplätze und ein stabiles, stetig steigendes Steueraufkommen für die gesamte Region. Die hafenabhängigen Steuereinnahmen für Hamburg betragen 2012 rd. 791 Mio. Euro. Das sind 10,7 % am gesamten Steueraufkommen Hamburgs. In 2012 betrug die hafenbedingte Wertschöpfung für das Bundesgebiet bereits 19,5 Mrd. Euro und für Hamburg 11,2 Mrd. Euro, was einem Anteil von 13,4 % der Hamburger Wirtschaftsleistung entspricht.

3.

Jeder Verzicht auf die Fahrrinnenanpassung bedeutet Verzicht auf Wachstum und Verlust von Marktanteilen.

Ohne Fahrrinenausbau verzichtet die deutsche Wirtschaft auf die Wachstumspotenziale des internationalen Handels und Seeverkehrs.

Dazu kämen aber auch tatsächliche Verluste: Reeder werden, wenn sie ihre Schiffe nur noch mit unwirtschaftlicher Teilbeladung in den Hafen Hamburg schicken können, Ladung zu den Hauptkonkurrenten wie etwa Antwerpen und Rotterdam umlenken. Jede Schwächung der Wettbewerbsfähigkeit hätte zur Folge, dass der Hamburger Hafen sein Wachstumspotential nicht ausschöpfen könnte und Gefahr liefe, Marktanteile und Umschlag zu verlieren. Sinkende Umschlagzahlen bewirken aber, dass der Hamburger Hafen mittelfristig die Kraft zu seiner ständigen Modernisierung verliert.

Ohne hinreichende Mengen- und Auslastungsperspektive wären kostenintensive Anpassungen von Infra- und Suprastrukturen, wie z.B. beim Terminalbau, wirtschaftlich nicht mehr rentabel – weder für die staatliche Hafenverwaltung noch für private Investoren. Der Hafen bewegte sich in einer Abwärts Spirale zu einem Hafen zweiter oder dritter Klasse. Mit einem stagnierenden oder gar rückläufigen Hafenumschlag in Hamburg kann überdies die gesamte deutsche Seeverkehrswirtschaft in Summe nur verlieren. Denn bei einer Schwächung des Hamburger Hafens würde nicht etwa kehrseitig den westlichen Nachbarhäfen in Bremen, Bremerhaven und in Wilhelmshaven Ladung zugeführt, sondern diese Partnerhäfen würden dann ebenfalls geschwächt. Die anderen deutschen Seehäfen sind nämlich hinsichtlich ihrer Kapazitäten (sowohl der Kai-Kapazitäten als auch der Kapazitäten im Hinterland) nicht in der Lage, aus Hamburg abgewanderte Tonnage im großen Umfang aufzunehmen. Daher ist auch der Verweis auf ein koordinierendes Hafenkonzept nicht zielführend, denn Seeverkehre lassen sich nicht dirigistisch lenken oder aufteilen. Die Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens bleibt deshalb unverzichtbare Grundlage für die Wettbewerbsfähigkeit des gesamten Hafenstandortes Deutschland.



Wachstum

4.

Der Ausbau der Seeschiffahrtsstraße Elbe entlastet den Straßenverkehr und schont die Umwelt.

Der Hafen liegt 130 km von der Flussmündung entfernt. Die Fahrt auf der Elbe verlängert den kostengünstigen Wasserweg und erspart Landtransporte. Die Transportkosten auf dem Wasserweg betragen nur 10 % des Landweges. Die Verlagerung von Verkehren von der Straße auf Schiene und Wasserweg ist in Deutschland von besonderer Bedeutung, da hier der Straßenverkehr bereits extrem ausgelastet ist. Das wirkt sich insbesondere in der Belastung auch der Straßennetze der benachbarten Bundesländer positiv aus.

Generell ist die Umweltbilanz des Wasserstraßenverkehrs wesentlich günstiger als die des Straßenverkehrs. Mit neuen und großen Schiffen lässt sich der Energieverbrauch sowie der Schadstoff- und CO₂-Ausstoß pro transportierte Ladungseinheit zusätzlich senken. Durch die Nähe zum Nord-Ostsee-Kanal ist es möglich, insbesondere für Nord- und Osteuropa bestimmte Ladung durch Seeschiffe weiter zu leiten. Da der Hafen hervorragend an die kontinentalen Schienentransportsysteme und Binnenwasserstraßen angebunden ist, können auch im Weitertransport umweltschonende Wege genutzt werden.

Das nutzt ganz Deutschland: Der Hafen Hamburg ist zweitgrößter Güterbahnumschlagsplatz der Welt mit insgesamt mehr als 1200 Zügen pro Woche, davon 900 für Containerzüge. Im Bundesgebiet verkehren wöchentlich 650 Züge via Hafen Hamburg. Für Bayern z.B. wurden im letzten Jahr 721.140 Container mit der Bahn von und nach Hamburg gebracht (wöchentlich 216 Containerzüge), für Sachsen im gleichen Zeitraum 120.488 Container (wöchentlich 58 Containerzüge).

Und es nutzt unseren europäischen Nachbarn – so gehen derzeit wöchentlich 126 Containervollzüge nach Österreich und 118 Containervollzüge nach Tschechien.

Gleichzeitig ist der Anteil der in der Metropolregion verbleibenden Container mit 30 % sehr hoch. Weder das Schienen- noch das Straßennetz wären in der Lage, die zusätzlichen Container aufzunehmen, wenn diese per LKW oder Schiene von anderen Häfen nach Hamburg gebracht werden müssten.

III. Die wesentlichen Streitpunkte vor Gericht

Zwar ist von verschiedenen Seiten geklagt worden, von der größten Bedeutung sind allerdings die Klagen der Umweltverbände. Sie allein haben bislang dazu geführt, dass die Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe nicht begonnen werden durfte, und sie sind auch die ersten Klagen, die vor dem Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) verhandelt und dann entschieden werden.

Naturgemäß finden sich die wesentlichen Streitpunkte im Bereich des europäischen Umweltrechts wieder. Die klagenden Umweltverbände kritisieren

- Verstöße gegen das europäische Wasserrecht (die europäische Wasserrahmenrichtlinie WRRL)
- Verstöße gegen das europäische Habitatschutzrecht (die europäische Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie FFH-RL)
- Verstöße gegen das europäische Artenschutzrecht (besonderer Artenschutz nach der FFH-RL)

Die Ermittlung der Umweltauswirkungen fußt auf der Prognose der hydrodynamischen Veränderungen, die die Ausbaumaßnahme mit sich bringt (Wasserstände, Fließgeschwindigkeiten, Strömungsrichtungen). Aus ihr lassen sich die Folgen für die Natur ableiten. Insoweit kritisieren die Umweltverbände auch

- die Richtigkeit der hydronumerischen Gutachten, die die bundeseigene Anstalt für Wasserbau durchgeführt hat.

Exkurs zur vertieften Information:

1.

Die europäische Wasserrahmenrichtlinie (WRRL)

Die WRRL zielt auf den Schutz und die Verbesserung des Zustands der Flüsse und Gewässer. Sie ist in Deutschland im Wasserhaushaltsgesetz (WHG) umgesetzt worden. Danach sind Maßnahmen, die den Zustand eines Gewässers verschlechtern, nur ausnahmsweise und auch nur unter einschränkenden Bedingungen zulässig. Vor dem BVerwG geht es insbesondere um zwei Fragen:

- einerseits um die Frage, ob eine Zustandsverschlechterung des Gewässers Elbe im Sinne der WRRL vorliegt.
- und andererseits um die Frage, ob bei der Annahme einer Verschlechterung des Gewässers die Fahrrinnenanpassung dennoch gerechtfertigt wäre.

Bei der erstgenannten Frage hat das Gericht zu klären, ob gegen das Verschlechterungsgebot verstoßen wurde. Es findet sich in (Art. 4 WRRL bzw. § 27 WHG). Mit dieser Frage hatten sich auch die Planfeststellungsbehörden bei der Genehmigung sowohl der Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe als auch beim Ausbau von Unter- und Außenweser auseinanderzusetzen. Sie kamen zu der auch sonst verbreiteten Überzeugung, dass nicht gegen das Verschlechterungsverbot (Art. 4 WRRL bzw. § 27 WHG) verstoßen worden ist, weil die Gewässer auch nach dem Ausbau in derselben Zustandsklasse – nach der Kategorisierung in Anhang V der WRRL – einzustufen sind (sogenannte Zustandsklassentheorie).

Es fehlt derzeit aber an Klarheit, ob diese Rechtsauffassung zwingend ist. Denn es ist vorstellbar, eine (verbotene) Verschlechterung auch bereits dann anzunehmen, wenn das Gewässer im Hinblick auf das ökologische Potenzial und den chemischen Zustand (gemessen an den jeweils maßgeblichen und biologischen, hydromorphologischen und chemisch/physikalischen Qualitätskomponenten) substantiell negativ verändert wird, ohne dass es deshalb in eine schlechtere Zustandsklasse eingestuft werden müsste (sogenannte Status-Quo-Theorie)

Mit Beschluss vom 11.07.2013 (Az.: 7 A 20.11) hat das deutsche Bundesverwaltungsgericht im Zusammenhang mit der Weservertiefung dem Europäischen Gerichtshof (EuGH) deshalb die umstrittenen Fragen zur Vorabentscheidung zugeleitet.

Um die Vorlagefrage im Prozess um die Elbvertiefung von vornherein zu erübrigen, ist die Planfeststellung zur Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe um eine höchstvorsorgliche Prüfung ergänzt worden, die auch dem strengsten Ansatz der WRRL gerecht wird. Der ursprüngliche Planfeststellungsbeschluss vom April 2012 wurde sodann um einen entsprechenden Ergänzungsbeschluss im Oktober 2013 erweitert. Das BVerwG hat daraufhin einstweilen von einer Vorlage an den EuGH abgesehen.

In dem Ergänzungsbeschluss wird auch der zweiten Frage nachgegangen, dass nämlich selbst bei Unterstellung einer ausbaubedingten Verschlechterung die Fahrrinnenanpassung noch immer zulässig wäre. Denn an den Voraussetzungen für eine ausnahmsweise „Dennoch-Genehmigung“ besteht nach Einschätzung der Behörden kein Zweifel: zur Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe gibt es keine zumutbare Alternative und die Verbesserung der seewärtigen Zufahrt zum Hafen Hamburg liegt in einem zwingenden, überwiegenden Allgemeinwohlinteresse (§ 31 WHG; Art. 4 WRRL)

2.

Die europäische Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie (FFH-RL)

Die FFH-RL zielt auf den Schutz und die Entwicklung der natürlichen Lebensräume und der wildlebenden Tiere und Pflanzen. Die Umweltbeeinträchtigungen, die der Fahrrinnenausbau hervorrufen wird, werden vor allem durch die Verbreiterung der Fahrrinne und den Bau der großen Unterwasserablagungsflächen in der Außenelbe verursacht.

Um diese Beeinträchtigungen auszugleichen, werden zusammen mit der Fahrrinnenanpassung umfangreiche ökologische Ausgleichsmaßnahmen umgesetzt (Gesamtumfang Bund und Hamburg: ca. 80 Mio. €). Dabei werden Flächen renaturiert, die in vergangenen Jahrzehnten vom Menschen umgestaltet wurden. Maßnahmen zur Herstellung tidebeeinflusster Ästuarflächen wie auch die Schaffung geeigneter Lebensräume für die Pflanze Schierlingswasserfenchel finden in Niedersachsen (im Allwörder Außendeich, dem Asseler Sand, der Insel Schwarztonnensand), in der Schwarztonnensander Nebenelbe, in Schleswig-Holstein (entlang der Stör, im Offenbütteler Moor) sowie in Hamburg auf der Elbinsel Wilhelmsburg und im Hamburger Naturschutzgebiet Zollenspieker statt. Der ermittelten Beeinträchtigung auf 540 ha stehen 650 ha Ausgleichsfläche gegenüber, wenn man den Wirkraum zugrunde legt, ergeben sich sogar knapp 900 ha.

III. Die wesentlichen Streitpunkte vor Gericht

Zusätzlich hat der Erste Bürgermeister der Freien und Hansestadt Hamburg freiwillige Maßnahmen zugesagt, die der Verbesserung der endemischen Art des Schierlings-Wasserfenchels dienen (Spadenlander Spitze; Bereich Overhaken; Moorburger Hafen) in Höhe von ca. 7 Mio. €. Die gesondert planfestgestellte Maßnahme „Spadenlander Busch / Kreetsand“ wurde zusätzlich zum Kompensationskonzept als Kohärenzmaßnahme durchgeführt.

Die negativen Folgen, die die Fahrrinnenanpassung für Natur und Umwelt hat, werden dadurch nach Auffassung von Bund und Hamburg vollständig kompensiert.

Auch die EU-Kommission kam nach Prüfung aller Informationen zu dem Ergebnis, dass die Beeinträchtigungen des Schierlings-Wasserfenchels und der Natura 2000-Gebiete durch die geplanten Ausgleichsmaßnahmen vollständig ausgeglichen werden, teilweise sogar überkompensiert werden, so dass das Netz der Natura 2000-Schutzgebiete in Funktion und Zusammenhang in jedem Fall erhalten bleibt.

Die klagenden Umweltverbände hingegen meinen, dass bereits die einschlägigen Gutachten, mit denen die Verträglichkeit des Ausbaus mit den Schutz- und Entwicklungszielen der europäischen Schutzgebiete untersucht wurde, methodisch fehlerhaft und sachlich unvollständig sind. Dementsprechend sei auch die Bewertung im Planfeststellungsbeschluss fehlerhaft und die Zustimmung der EU-Kommission unberechtigt.

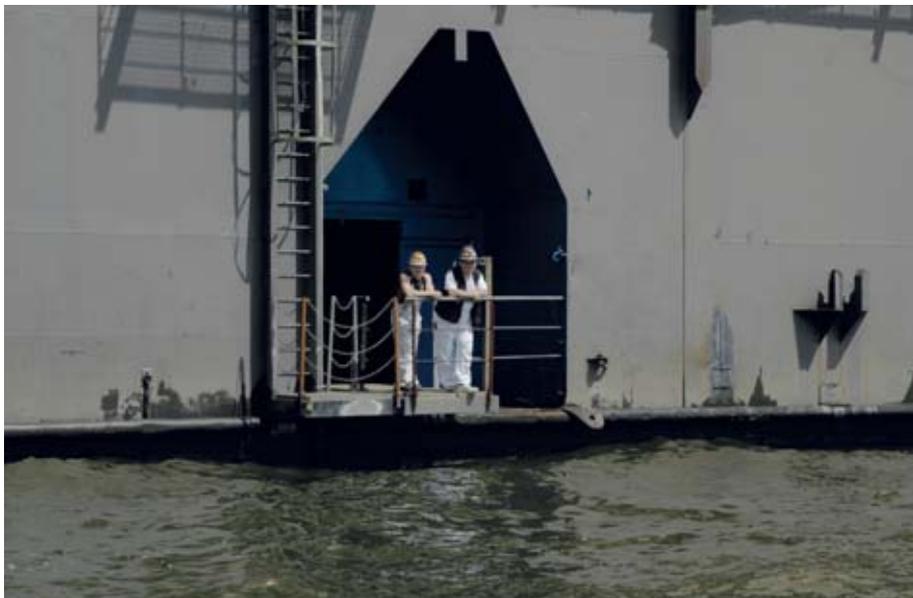
Selbst hinsichtlich der berücksichtigten Auswirkungen auf europäische Schutzgebiete hätten die Rechtfertigungsgründe nicht ausgereicht, das Bauvorhaben dennoch zu genehmigen. Weder fehle es an zumutbaren Alternativen, noch lägen zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses an einem Ausbau vor.

Informationen

3.

Besonderer Artenschutz

Auch bei der Berücksichtigung des Schutzes besonderer, namentlich genannter und durch die FFH-RL streng geschützter Arten gehen die Meinungen auseinander. Die Verbände kritisieren, dass neben den bereits berücksichtigten Arten auch die Arten „Schweinswal“, „Nordseeschnäpel“ und „Stör“ hätten berücksichtigt werden müssen. Insoweit sei nicht nur die gutachtliche Erhebung methodisch fehlerhaft, sondern auch die Zulassung der Baumaßnahme nicht gerechtfertigt.



IV. Häufig gestellte Fragen im Zusammenhang mit dem Vorhaben

1.

Warum ist eine erneute Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe notwendig?

Der Hamburger Hafen ist und bleibt ein zentraler Wirtschaftsmotor, der allein in Norddeutschland mehr als 150.000 Arbeitsplätze schafft. Als ein bedeutender Welthafen fungiert der Hafen heute als eine Drehscheibe im internationalen Warenverkehr, die alle benötigten Dienstleistungen rund um den Warentransport bietet. Ein weltweit nach wie vor zunehmender Warenaustausch bietet die Chance, dass der wichtigste deutsche Hafen diese Position noch weiter ausbauen kann. Der Erhalt seiner Wettbewerbsfähigkeit hat daher höchste Priorität.

Dies kann nur dann gelingen, wenn die größten derzeit verkehrenden Containerschiffe den Hamburger Hafen weitgehend ohne Behinderungen anlaufen können. Derzeit verfügen die weltweit eingesetzten Großcontainerschiffe aber in der Regel über Tiefgänge, die die heute auf Unter- und Außenelbe zulässigen Höchsttiefgänge deutlich überschreiten. Dies gilt insbesondere für die Containerschiffe, die in der für den Hamburger Hafen so wichtigen Ostasienfahrt eingesetzt werden.

Da diese Schiffe aufgrund der zu geringen Fahrwassertiefe ihre Ladekapazitäten nur eingeschränkt ausnutzen können, geht dem Hamburger Hafen bereits heute Umschlag verloren. In der Hoffnung, dass die Fahrrinnenanpassung sehr bald realisiert wird, haben die meisten Reedereien aber dem Hafen in Hamburg noch nicht den Rücken gekehrt.

2.

Kommt die Fahrrinnenanpassung nur Hamburg zugute?

Nein. Hamburg ist mit Abstand der größte deutsche Hafen und damit unverzichtbarer Teil der logistischen Infrastruktur des Wirtschaftsstandorts Deutschland. Mit dem Hamburger Hafen ist Deutschland zum Globalisierungsgewinner und zu einer der erfolgreichsten Exportwirtschaften geworden – er ist ein wichtiger Jobmotor der deutschen Volkswirtschaft. Mit rund 139 Mio. t Gesamtumschlag und 9,3 Mio. TEU Containerumschlag im Jahre 2013 war der Hamburger Hafen mit Abstand die größte maritime Güterdrehscheibe in Deutschland (Bremerhaven: 5,8 Mio. TEU, Wilhelmshaven 80 Tsd. TEU).

Hamburg ist wirtschaftlich damit nicht nur von deutschlandweiter, sondern auch von europäischer Bedeutung. Aufgrund seiner günstigen geografischen Lage beweist sich Hamburg als östlichster Hafen der „Nordrange“ (Antwerpen-Rotterdam-Bremen-Hamburg) und bindet zugleich das Potential der neuen EU-Mitgliedsländer sowohl in Südosteuropa als auch – aufgrund seiner Nähe zum Nord-Ostsee-Kanal – des Baltikums mit ein. Hamburg ist der Seehafen Wiens, Prags und Warschaws ebenso wie der wichtigste Containerhafen für Bayern und Sachsen.

IV. Häufig gestellte Fragen im Zusammenhang mit dem Vorhaben

3.

Was wäre so furchtbar, wenn die Fahrrinnenanpassung nicht käme?

Ein Verzicht auf den Fahrrinnausbau würde weit mehr bedeuten, als einen nicht zu ersetzenden Verlust einzelner Containerlinien und einen dadurch hervorgerufenen weiteren Umschlags- und Arbeitsplatzverlust. Vielmehr würde dadurch eine Abwärtsspirale in Gang gesetzt werden, so dass der Hamburger Hafen seine Position als Welthafen mit allen Konsequenzen für den Wirtschaftsstandort Deutschland, die unternehmerische Wertschöpfung und den Arbeitsmarkt verlieren wird. Es gibt in Europa eine ganze Reihe von ehemals berühmten Häfen, die die Entwicklungen der Transportwirtschaft verschlafen haben und deshalb in einen bis heute andauernden Dornröschenschlaf gefallen sind.

Auch der künftige Containerhafen im Wilhelmshaven ist weder strukturell noch mit Blick auf die erforderlichen Umschlagskapazitäten in der Lage, die Position Hamburgs zu übernehmen. Von einem wirtschaftlichen Niedergang des Hamburger Hafens werden nach Auffassung namhafter Schifffahrtsexperten in erster Linie die Häfen Rotterdam und Antwerpen profitieren. Im Ergebnis wäre die gesamte deutsche Seeverkehrswirtschaft geschwächt und die übrigen Häfen des norddeutschen Hafenverbands würden mit in die Abwärtsspirale gezogen. Wer also Wilhelmshaven fördern möchte, muss für und nicht etwa gegen die Elbvertiefung sein!

Außerdem würde sich der landgestützte Güterverkehr erhöhen, weil mehr Waren, die für die Metropolregion Hamburg oder für das Hinterland des Hamburger Hafens bestimmt sind bzw. von dort kommen, zu weiter entfernten Häfen transportiert werden müssten.

4.

Führt die Elbvertiefung nicht zu einem ruinösen Wettbewerb zwischen Hamburg und Wilhelmshaven? Entstehen durch die Verwirklichung beider Projekte nicht riesige Überkapazitäten?

Hamburg und Wilhelmshaven treten als Wettbewerber an. Aber der Transportmarkt ist und wird auch in Zukunft durch einen weltweiten Zuwachs gekennzeichnet sein, so dass auch Wilhelmshaven über eine günstige wirtschaftliche Ausgangsbasis verfügt. Von einem ruinösen Wettbewerb, der ja in der Regel durch ein stagnierendes oder gar schrumpfendes Marktumfeld ausgelöst wird, kann also keine Rede sein. Im Gegenteil:

Konkurrenz der norddeutschen Containerhäfen untereinander, das zeigt insbesondere das Beispiel von Hamburg und Bremerhaven, hat letztlich dazu geführt, dass alle erforderlichen Investitionen vorgenommen worden sind, um den wirtschaftlichen Erfolg auch langfristig zu sichern.

Im Übrigen werden in Hamburg durch die Fahrrinnenanpassung keine zusätzlichen Kapazitäten geschaffen, sondern der wirtschaftlichen Nutzen vieler Milliarden Euro gesichert, die Bund und Länder wie auch Unternehmen in den letzten Jahrzehnten hier investiert haben. Ein Verzicht auf die Fahrrinnenanpassung würde dagegen dieses volkswirtschaftliche Vermögen – gerade auch in Gestalt von Arbeitsplätzen, Spezialfertigkeiten, Erfahrungsfundus und Expertenwissen – entwerten. Weder das Anlage- noch das Humankapital lassen sich verpflanzen, weder nach Wilhelmshaven noch nach anderenorts.

Fragen

Ausführliche Darstellungen der wirtschaftlichen Notwendigkeit der Elbvertiefung finden sich in der von den Vorhabensträgern erstellten Bedarfsbegründung, im Internet nachzulesen unter

<http://www.fahrrinnenausbau.de/Projektbuero/planaenderung/Downloads/b/Bedarfsbegrueundung.pdf>

sowie in den ebenfalls von den Vorhabensträgern in Rahmen der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung erarbeiteten Zusammenstellung der zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses am Vorhaben, im Internet nachzulesen unter

http://www.fahrrinnenausbau.de/Projektbuero/planaenderung/Downloads/Planaenderung_3/Bedarf.pdf

5. Gibt es möglicherweise sinnvolle Alternativen zur Elbvertiefung?

Bereits bei den Planungen wurde intensiv der Frage nachgegangen, ob sinnvolle Alternativen zum geplanten Fahrrinnenausbau existieren. Es wurde also geprüft, ob sich die wirtschaftlichen Ziele des Fahrrinnenausbaus auch ohne Elbvertiefung, also etwa durch eine Kooperation der norddeutschen Häfen, erreicht werden können. Zusätzlich wurden Ausbauvarianten in die Prüfung einbezogen, bei denen entweder durch verringerte Ausbauziele oder durch technische Lösungen (z.B. Verminderung der Schiffsgeschwindigkeit) das Ausbaumaß und damit mögliche negative Folgen des Fahrrinnenausbaus vermindern lassen.

Keine der untersuchten Alternativen und Varianten sind – so das eindeutige Ergebnis der Prüfung – geeignet, die anerkannten verkehrs- und wirtschaftspolitischen Ziele zu erreichen.

6. Warum kann das Vertiefungsmaß nicht auf 50 cm beschränkt werden?

Den vollen Tiefgang brauchen doch nur einzelne, ganz wenige Großschiffe. Die Folgen für die Natur wären dann doch viel geringer!

In der öffentlichen Diskussion um den geplanten Fahrrinnenausbau ist insbesondere eine Ausbauvariante thematisiert worden, die einen um 0,50 m verminderten zukünftigen Höchsttiefgang ermöglichen würde. Statt des bisher angestrebten Höchsttiefgangs von 14,50 m für den tideabhängig ausgehenden Verkehr würden dann also 14,00 m und statt 13,50 m Höchsttiefgang für den tideunabhängigen Verkehr nur noch 13,00 m erreicht werden. Denn es ist klar, dass bei geringerer Ausbaubaggermenge auch der Umfang der durch die Vertiefung hervorgerufenen Umweltauswirkungen kleiner ist.

IV. Häufig gestellte Fragen im Zusammenhang mit dem Vorhaben

Die Vorhabenplaner haben diesen Sachverhalt aber bereits bei der Bemessung der künftigen Fahrrinnentiefe aufgegriffen und alles daran gesetzt, den Umfang der Baggerarbeiten soweit es irgend geht zu reduzieren. So orientiert sich der Fahrrinnenausbau keineswegs an den heute bereits üblichen maximalen Konstruktionstiefgängen von 15,50 m und mehr, auch wenn die Reeder sich das sicher gewünscht hätten.

Weil Containerschiffe ihren maximalen Konstruktionstiefgang nur sehr selten ausschöpfen, bemisst sich die künftige Fahrrinnentiefe deshalb auch an dem deutlich geringeren Maximaltiefgang von nur 14,50 m. Darüber hinaus werden Schiffen mit einem solchen Maximaltiefgang den Hamburger Hafen auch nur tideabhängig, d.h. in einem definierten Startfenster von zwei Stunden Dauer verlassen können.

Die nach dieser Verringerung verbleibende Bedarfslage ist aber unbestritten, denn der Hamburger Hafen muss bereits heute wegen der Tiefgangsbeschränkungen – verglichen mit den übrigen Häfen der Nordrange – deutliche Marktanteilsverluste bei Containerschiffen mit Tiefgängen > 12,50 m hinnehmen. Besonders deutlich sind diese Marktanteilsverluste bei Schiffen mit Tiefgängen > 14,50 m.

Aus den Schiffsbestellungen der Reedereien ergibt sich, dass insbesondere der Anteil der Containerschiffe mit max. Konstruktionstiefgängen von > 14,50 m deutlich zunimmt.

Mit der landläufig so genannten „Elbvertiefung light“ würde sich die hinreichend wirtschaftliche Auslastung der großen Containerschiffe nicht mehr ansatzweise erzielen lassen.

Fragen

In einer zusammengefassten Form ist die Alternativenprüfung in den Unterlagen zur Vorbereitung der Stellungnahme der EU-Kommission dargestellt worden und kann im Internetauftritt der GDWS ASt Nord unter

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

eingesehen werden. Eine ausführliche Darstellung der Alternativenprüfung findet sich im Internetauftritt der Vorhabensträger unter

http://www.fahrrinnenausbau.de/Projektbuero/planaenderung/Downloads/Planaenderung_3/PAIII_Teil11b_Alternativenpruefung.pdf

7.

Wird durch den geplanten Fahrrinnenausbau die Sturmflutsicherheit in der Unterelberegion gemindert?

Nach den Untersuchungen der unabhängigen Bundesanstalt für Wasserbau steht fest: Allenfalls im hamburger Bereich der Unterelbe ist mit geringen Erhöhungen der Sturmflutscheitelwasserstände (kleiner als 2 cm) zu rechnen. Stromabwärts von Hamburg sind aufgrund des Strombaukonzepts geringe Absenkungen der Sturmflutwasserstände (kleiner als 3 cm) zu erwarten. Solche Größenordnungen sind aber für den Hochwasserschutz nicht von Bedeutung. Die übrigen Veränderungen bei Strömungsgeschwindigkeit und Staudauer sind ebenfalls sehr gering. Die Fahrrinnenanpassung wird deshalb von der Bundesanstalt für Wasserbau als hochwasserneutral eingestuft. Da auch die Hochwasserschutzanlagen durch die Fahrrinnenanpassung weder beschädigt noch in ihrer Funktionsfähigkeit beeinträchtigt werden, kann eine Gefährdung der Sturmflutsicherheit durch die geplante Fahrrinnenanpassung sicher ausgeschlossen werden.

Das vollständige „Gutachten zu ausbaubedingten Änderungen der Sturmflutkenngößen“ wurde im Internet veröffentlicht. Es kann unter folgendem Link heruntergeladen werden:

http://www.fahrrinnenausbau.de/Projektbuero/planaenderung/Downloads/h/h1/elbeSF26012007_CD_Teil_1.pdf

8.

Verursacht der Fahrrinnenausbau Salzgehaltsveränderungen des Elbwassers, die zu Beeinträchtigungen der landwirtschaftlichen Nutzung (Obstbau/ Viehtränke) führen?

Auch diese Frage ist bei den Planungen mit untersucht worden. Nach den amtlichen Planunterlagen ist nicht mit Auswirkungen zu rechnen, die den Obstbau, der das Elbwasser zur Frostschutzberechnung benötigt, schädigen werden. Der Bund und Hamburg haben mit dem Obstbau und der Viehwirtschaft eine Vereinbarung getroffen, mit der der niedersächsische Obstbau bei seinen Bemühungen, die Frostschutzberechnung künftig auch ohne Elbwasser sicher zu stellen, unterstützt werden kann.

Nähere Informationen zu den Auswirkungen des Fahrrinnenausbaus auf den Salzgehalt können der von den Vorhabenträgern vorgelegten diesbezüglichen Untersuchung der Bundesanstalt für Wasserbau unter

http://www.fahrrinnenausbau.de/Projektbuero/planaenderung/Downloads/h/h1/EAP_Tidedynamik_2006.pdf

entnommen werden.

Auch die EU-Kommission hat sich mit diesen Fragen auseinandergesetzt. Die Antworten der Bundesrepublik Deutschland und die Stellungnahme der EU-Kommission können nachgelesen werden unter:

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

IV. Häufig gestellte Fragen im Zusammenhang mit dem Vorhaben

9.

Hat der Fahrrinnenausbau negative Folgen für Natur und Umwelt in der Untereifelregion?

Die Planung und das integrierte Strombaukonzept reduzieren bereits weitgehend die Beeinträchtigungen von Natur und Umwelt. Dennoch wird der Fahrrinnenausbau erhebliche Umweltbeeinträchtigungen hervorrufen. Sie werden vor allem durch die Verbreiterung der Fahrrinne und den Bau der großen Unterwasserablagerungsflächen in der Außenelbe verursacht. Um diese Beeinträchtigungen auszugleichen, werden zusammen mit der Fahrrinnenanpassung umfangreiche ökologische Ausgleichsmaßnahmen umgesetzt (Gesamtumfang ca. 80 Mio. €).

Dabei werden Flächen renaturiert, die in vergangenen Jahrzehnten vom Menschen umgestaltet wurden. Maßnahmen finden im Allwörder Außendeich, dem Asseler Sand, der Insel Schwarztonnensand, der Schwarztonnensander Nebenelbe, entlang der Stör, im Offenbütteler Moor sowie auf der Elbinsel Wilhelmsburg und im Hamburger Naturschutzgebiet Zollenspieker statt. Die negativen Folgen, die die Fahrrinnenanpassung für Natur und Umwelt hat, werden dadurch kompensiert.

Die Beeinträchtigungen werden in der Umweltverträglichkeits-Untersuchung ermittelt:

http://www.fahrrinnenausbau.de/planaenderung/kapitel_d-g/index.php

Die Ausgleichsmaßnahmen stellt der Landschaftspflegerische Begleitplan ausführlich dar:

http://www.fahrrinnenausbau.de/Projektbuero/planaenderung/Downloads/Planaenderung/Teil3und4/LBP_Neufassung.pdf

und

http://www.fahrrinnenausbau.de/Projektbuero/planaenderung/Downloads/Planaenderung_3/PA_III_Teil_4_LBP-E_FAP.pdf

10.

Was hat es mit dem intelligenten Strombaukonzept auf sich?

Seit der vorangegangenen Fahrrinnenanpassung wird das Ausbaubaggergut im Strom umgelagert. Bei früheren Elbvertiefungen wurde das Baggergut an Land abgelagert, um der Elbe einen möglichst ungehinderten Durchfluss zu ermöglichen. So entstanden die heutigen Elbinseln und viele der hoch aufgespülten Industrie- und Hafengebiete. Diese alte Ausbaustrategie leistete jedoch einen Beitrag zu steigenden Strömungsgeschwindigkeiten und größerem Tidehub und führte mittelbar zu steigenden Unterhaltungsbaggerungen.

Fragen



Deshalb wird jetzt ein intelligentes Strombaukonzept in den eigentlichen Ausbau integriert: Erstmals wird das gewonnene Baggergut genutzt, um das Tidegeschehen gezielt und positiv zu beeinflussen. Dazu wird ein großer Teil des Baggergutes in Bereichen, die von Großschiffen nicht befahren werden, unter Wasser wieder eingebaut. Es entstehen „Unterwasser-Ablagerungsflächen“, die die Strömung bremsen und lenken.

Die Wirkung des Fahrrinnenausbaus auf Strömung und Wasserstände wird damit auf ein Minimum reduziert und gleichzeitig kann negativen Strömungsfolgen (z.B. Ufererosion oder Verlandungstendenzen) entgegengewirkt werden.

Wirkungsweise und Bestandteile des Strombaukonzeptes sind in der Vorhabensbeschreibung dargestellt, die unter folgendem Link heruntergeladen werden kann:

http://www.fahrrinnenausbau.de/Projektbuero/planaenderung/Downloads/b/Vorhabensbeschreibung_Textband.pdf

11.

Warum hat die EU-Kommission dem Ausbauprojekt zugestimmt?

Aus den Untersuchungen ergibt sich, dass Beeinträchtigungen der europäischen Natura 2000-Schutzgebiete und des Schierlings-Wasserfenchels nicht verlässlich ausgeschlossen werden können. Der Schierlings-Wasserfenchel ist eine Pflanze, die weltweit nur an der Unterelbe vorkommt, und die deshalb als „prioritäre Art“ unter dem besonderen Schutz der europäischen Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie steht. Wann immer eine prioritäre Art durch ein Projekt in Mitleidenschaft gezogen wird, muss nach europäischem Umweltrecht eine Stellungnahme der EU-Kommission eingeholt werden. Dies haben die Planfeststellungsbehörden im Dezember 2010 getan. Die EU-Kommission hat den Planfeststellungsbehörden daraufhin noch ergänzende Fragen vorgelegt, die von den Planfeststellungsbehörden zu beantworten waren.

Sämtliche diesbezüglichen Dokumente können im Internetauftritt der GDWS ASt Nord eingesehen werden:

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

IV. Häufig gestellte Fragen im Zusammenhang mit dem Vorhaben

Die EU-Kommission kam nach Prüfung aller Informationen zu dem Ergebnis, dass die Beeinträchtigungen des Schierlings-Wasserfenchels und der Natura 2000-Gebiete durch die geplanten Ausgleichsmaßnahmen vollständig ausgeglichen werden, teilweise sogar überkompensiert werden, so dass das Netz der Natura 2000-Schutzgebiete in Funktion und Zusammenhang in jedem Fall erhalten bleibt. Vor diesem Hintergrund überwiegt auch nach Einschätzung der Generaldirektion Umwelt der EU-Kommission das hohe öffentliche Interesse an der Fahrrinnenanpassung die zu erwartenden Umweltbeeinträchtigungen. Das Projekt ist deshalb aus der Sicht des europäischen Naturschutzes gerechtfertigt. Dies teilte die EU-Kommission den Planfeststellungsbehörden in einer Stellungnahme am 06.12.2011 mit.

Die Stellungnahme der EU-Kommission wurde im Internet veröffentlicht:

[http://ec.europa.eu/environment/nature/natura2000/management/docs/art6/1_DE_ACT_part1_v4\[1\].pdf](http://ec.europa.eu/environment/nature/natura2000/management/docs/art6/1_DE_ACT_part1_v4[1].pdf)

12.

Was ist aus den zahlreichen, von betroffenen Bürgern und Institutionen vorgebrachten Einwendungen gegen den Fahrrinnenausbau geworden?

Die Planfeststellungsbehörden haben die einzelnen Argumente aus den Einwendungen nach Sachthemen geordnet und die Vorhabenträger (Wasser- und Schifffahrtsamt Hamburg und Hamburg Port Authority) um Stellungnahme dazu gebeten.

Die Einwendungen und die Erwidern des Vorhabenträgers sind (in anonymisierter Form) im Internet veröffentlicht:

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

Aufgrund der Einwendungen änderten die Vorhabenträger ihre Planung in zahlreichen Punkten. So entfielen die ursprünglich vorgesehenen Ufervorspülungen und auch die Spülfelder. Im Altenbrucher Bogen wurden zusätzliche Uferschutzmaßnahmen geplant. Auch die Umweltbeeinträchtigungen wurden neu bewertet, was zahlreiche zusätzliche Ausgleichsmaßnahmen erforderlich machte. Diese Änderungen wurden in den Unterlagen zu Planänderungen I, II und III offiziell beantragt und veröffentlicht. Zu allen Planänderungen konnten wiederum Einwendungen erhoben werden.

Fragen

Im Internet sind diese Planänderungsunterlagen ebenfalls verfügbar:

<http://www.fahrrinnenausbau.de/planaenderung/index.php>

Die Planfeststellungsbehörden (der Freien und Hansestadt Hamburg sowie der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Außenstelle Nord) werteten die Einwendungen und die Erwidernungen der Vorhabenträger als Grundlage für die Entscheidung über die Zulassung der Fahrrinnenanpassung aus. Dies wird im Planfeststellungsbeschluss deutlich, wo Einwendungen und Gegenargumente diskutiert werden (anonymisiert) und die Planfeststellungsbehörde jeweils ihre Bewertung darstellt. Jedermann kann überprüfen, ob die Planfeststellungsbehörde seinen Argumenten gefolgt ist.

Der Planfeststellungsbeschluss ist nachzulesen unter

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

13.

Sind die mit dem Planfeststellungsbeschluss für den vorangegangenen Fahrrinnenausbau festgesetzten Auflagen zu ökologischen Kompensationsmaßnahmen und Beweissicherung überhaupt erfüllt, bevor jetzt eine erneute Elbvertiefung umgesetzt wird?

Über die Einhaltung der Auflagen zu Kompensation und Beweissicherung wachen die Planfeststellungsbehörden und die Einvernehmensbehörden der Länder.

Die im Planfeststellungsbeschluss für den vorangegangenen Fahrrinnenausbau festgesetzten ökologischen Kompensationsmaßnahmen sind weitestgehend realisiert. Lediglich zwei Teilmaßnahmen an der Stör wurden aus Rücksichtnahme auf örtliche Betroffenheiten noch nicht umgesetzt, da noch Alternativlösungen geprüft werden.

Die seinerzeitige Beweissicherung sollte überprüfen, ob sich die tatsächlichen hydrologischen und ökologischen Effekte der Fahrrinnenanpassung im Rahmen der Prognose bewegen. Der Abschlussbericht zur Beweissicherung kommt zu dem Ergebnis, dass die tatsächlichen Wirkungen der Fahrrinnenanpassung die Prognose weder erreichen noch gar übertreffen.

Sämtliche bisher veröffentlichte Beweissicherungsberichte und alle Messdaten können im Internet eingesehen werden unter:

<http://www.portal-tideelbe.de>

IV. Häufig gestellte Fragen im Zusammenhang mit dem Vorhaben

Im Zuge des aktuellen Planfeststellungsbeschlusses wurde die alte Beweissicherung von den neuen Datenerhebungen und -auswertungen abgelöst. Der Abschlussbericht zur Beweissicherung für die Fahrrinnenanpassung wurde 2011 vorgelegt und veröffentlicht.

Die Verpflichtung, auch die letzten, bisher nicht oder nicht erfolgreich umgesetzten Ausgleichsmaßnahmen zum Erfolg zu führen, besteht unabhängig vom Abschluss der alten Beweissicherung fort.

14.

Warum ist die Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe nicht längst umgesetzt?

Weil gegen den Planfeststellungsbeschluss wie gegen jede andere behördliche Entscheidung der Rechtsweg eröffnet ist. Privatpersonen ebenso wie Kommunen, Landkreise, Zweckverbände und Umweltverbände haben gegen den Planfeststellungsbeschluss geklagt. Zuständig für die Entscheidungen im Klageverfahren ist das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig. Bis das Gericht über die Klagen der Umweltverbände entschieden hat, darf nicht gebaut werden. Erkennt das Bundesverwaltungsgericht Rechtsfehler in der Planfeststellung, dann wird es den Planfeststellungsbeschluss aufheben oder aber die Planfeststellungsbehörde zu zusätzliche Schutzmaßnahmen verpflichten. Anderenfalls weist das Bundesverwaltungsgericht die Klagen ab. Eine mündliche Verhandlung über die Klagen der Umweltverbände hat das Gericht ab dem 15. Juli 2014 anberaunt.



Impressum

Herausgeber:

Freie und Hansestadt Hamburg

Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation

Alter Steinweg 4, 20459 Hamburg

V.i.S.P.:

Susanne Meinecke

Pressesprecherin

Telefon: +49 (0)40 42841 2239

Gestaltung:

Tom Gahleitner Design

Titelbild:

Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation

Bildnachweise:

Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation:

S. 3, 7; Tom Gahleitner: S. 9, 13, 19, 23

Auflage: 250

Stand: Juni 2014

Fahrrinnenanpassung