

FAHRRINNENANPASSUNG ELBE WIRD KOMMEN



„Das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig hat mit seinem heutigen Urteil die Notwendigkeit der Fahrrinnenanpassung ausdrücklich unterstrichen“, sagt Jens Meier, Geschäftsführer der Hamburg Port Authority (HPA) zum Urteil des Bundesverwaltungsgerichts zur Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe.

Die Fahrrinnenanpassung werde kommen, nun gehe es noch darum, das Verfahren zu ergänzen. „Wir konzentrieren uns jetzt darauf, die Fragen zu möglichen Schwankungen beim Salzgehalt der Elbe zu klären und im Rahmen der habitatschutzrechtlichen Verträglichkeitsprüfung auch Anforderungen an zusätzliche Ausgleichsflächen in den Planungen zu berücksichtigen.“ Die zuständige Projektgruppe werde mit Hochdruck daran arbeiten, für eine konkrete Aussage zum Zeitrahmen sei es jedoch derzeit noch zu früh.

Das Bundesverwaltungsgericht hatte in seinem heutigen Urteil klargestellt, dass der gesamte Planungsvorgang keine Mängel aufwies und die Einwände der Umweltverbände hinsichtlich der wasserbaulichen Maßnahmen nicht durchgreifen. Auch die europäische Wasserrahmenrichtlinie sei eingehalten worden. Lediglich beim Schutz einer Pflanze, des Schierlings-Wasserfenchels, und bei der Ausweisung von Kohärenzflächen müsse nachgebessert werden, dann sei die Maßnahme umzusetzen.

„Damit ist klar, dass die Fahrrinnenanpassung kommt, aber wir bedauern den erneuten Zeitverlust bei der Umsetzung der Maßnahme. Wichtig ist aber: Für die Schifffahrt auf der Elbe und den Betrieb im Hamburger Hafen ändert sich nichts. Wir waren bisher in der Lage, die größten Containerschiffe abzufertigen, das wird auch in Zukunft so sein. Eine Verschlechterung tritt somit nicht ein“, sagt Ingo Egloff, Vorstand Hafen Hamburg Marketing e.V.

Der Hamburger Hafen ist Deutschlands größter Universalhafen und sichert mehr als 156.000 Arbeitsplätze in der Metropolregion Hamburg. Der Hafen ist auch wichtiger Industriestandort und mit einer Bruttowertschöpfung von 21,8 Milliarden Euro von großer Bedeutung für die gesamte deutsche Volkswirtschaft. Für die Stadt Hamburg geht es auch um 900 Millionen € Steuereinnahmen, die der Hafen generiert.

„Deshalb ist es wichtig, dass das Bundesverwaltungsgericht entschieden hat, dass an der grundsätzlichen Notwendigkeit der Anpassung des Verkehrswegs Elbe keine Zweifel bestehen. Wir sind zuversichtlich, dass die Planungsbehörden alles tun werden, schnell zu einem Ergebnis zu kommen“, so Egloff.

Weitere Stimmen zu der Entscheidung:

Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt: „Das heutige Urteil hat bestätigt: Die Elbvertiefung wird kommen. Wir werden nun die Urteilsbegründung genau analysieren und die Planungen schnellstmöglich anpassen. Die Elbvertiefung ist hochwirtschaftlich und unverzichtbar, um modernen Frachtschiffen den sicheren Zugang zum Hamburger Hafen zu ermöglichen. Für Deutschland als Export- und Logistikweltmeister ist ein moderner, leistungsfähiger Containerverkehr von enormer Bedeutung.“

Gunther Bonz, Präsident des Unternehmensverbandes Hafen Hamburg: „Gemeinsam und im engen Schulterschluss mit der Hafenverwaltung und der Politik müssen bis zur Vollziehbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses alle Potentiale ausgeschöpft werden, damit der Hafen Hamburg als größter deutscher und einer der bedeutendsten europäischen Seehäfen auch weiterhin in der 1. Liga mitspielt.“

Angela Titzrath, Vorstandsvorsitzende der Hamburger Hafen- und Logistik AG: „Nach dem langwierigen Verfahren und angesichts des harten Wettbewerbs zwischen den wichtigen europäischen Häfen hätte ich mir

ein Ergebnis gewünscht, das nicht weitere zeitliche Verzögerungen bei der Fahrrinnenanpassung der Elbe zur Folge hat. Planungssicherheit ist für uns und unsere Kunden von großer Bedeutung. Wir erwarten daher, dass durch die Verfahrensbeteiligten bestehende Unsicherheiten möglichst schnell beseitigt werden. Die Fahrrinnenanpassung muss schnell realisiert werden, damit der Hamburger Hafen seine Wettbewerbsfähigkeit weiter sichert. Es liegt im Interesse der Stadt und ihrer Bürger, dass alle Verantwortlichen nun eng zusammenwirken. Die HHLA hält einen zielführenden Dialog für sinnvoll, in den die Politik, die zuständigen Behörden im Hafen, Verbände und Unternehmen eingebunden werden.

Der Hamburger Hafen geht in keine ungewisse Zukunft. Für ihn sprechen viele besondere Qualitäten: seine gute Hinterlandanbindung, seine Ausstattung mit moderner Technik, seine hohe Abfertigungsqualität und nicht zuletzt seine leistungsbereiten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Damit haben wir im Wettbewerb gute Chancen. Wichtigstes Erfolgsrezept bleibt die Zufriedenheit unserer Kunden. Dafür werden wir auch nach dieser Entscheidung alles tun.“

Frank Dreeke, Präsident Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe: „Der ZDS bedauert die heutige Entscheidung. Das Bundesverwaltungsgericht hat zwar den Bestand der Planfeststellungsbeschlüsse bestätigt, diese jedoch für noch nicht vollziehbar erklärt. Die Planungsbehörden sind nunmehr gefordert, die vom Gericht aufgezeigten Mängel im Rahmen eines Planergänzungsverfahrens zügig zu beheben. Der Wirtschafts- und Logistikstandort Deutschland ist auf bedarfsgerecht ausgebaute Seewege angewiesen. Die Politik muss dafür sorgen, dass wichtige Infrastrukturprojekte schneller zustande kommen. Mit Verfahren, die über 15 Jahre dauern, verspielen wir unsere Wettbewerbsvorteile. Die Europäische Union, Bund und Länder müssen das Planungs- und Umweltrecht reformieren.“

Johan P. Schryver, Vorsitzender des Vereins Hamburger Spediteure (VH-Sp): „Auch wenn es begrüßenswert ist, dass nahezu alle von den klagenden Umweltverbänden vorgetragene Einwände vom Gericht als unbegründet abgewiesen wurden, überwiegt doch die Enttäuschung darüber, dass der Schierlings-Wasserfenchel schützenswerter sein soll, als die Zukunftsfähigkeit einer der bedeutendsten Wirtschaftsbereiche Deutschlands, und damit die Arbeitsplätze tausender Arbeitnehmer. Die nunmehr 15 Jahre andauernde Umsetzung der Fahrrinnenanpassung ist ein offen-

sichtlicher Beleg dafür, dass das deutsche Planungsrecht und insbesondere das Verbandsklagerecht einer Korrektur bedarf, da es inzwischen zu einem reinen Blockadeinstrument gegen Infrastrukturvorhaben geworden ist.“ Der VHSp fordert die für die Umsetzung verantwortlich Planungsbehörden dazu auf, unverzüglich alle erforderlichen Maßnahmen zu unternehmen, um die vom Gericht gemachten Auflagen schnellstmöglich zu beseitigen.

Ben Lodemann, Ältermann der Lotsenbrüderschaft Elbe: „Die Lotsenbrüderschaft Elbe bedauert die heutige Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes zur Fahrrinnenanpassung. Seit über 300 Jahren sorgen die Elblotsen für eine sichere und störungsfreie Schifffahrt auf der Elbe. Diese Arbeit wird durch den zunehmenden Schiffsverkehr immer schwieriger. Der Bund muss seine Pläne für die Fahrrinnenanpassung schnellstens gerichtsfest überarbeiten. Das darf nicht weiter aufgeschoben werden.“

Dr. Wolfgang Blank, Vorsitzender der IHK Nord: „Eines der wichtigsten Infrastrukturprojekte für die norddeutsche Wirtschaft kommt nicht schnell genug voran. Zwar bleibt der Planfeststellungsbeschluss bestehen, dennoch müssen Mängel aus Sicht des Gerichts geheilt werden. Ein Ergänzungsverfahren hin zu einem Planergänzungsbeschluss III bedeutet erneut eine zeitliche Verzögerung des Verfahrens. Aus Sicht der norddeutschen Wirtschaft bedarf es daher einer grundsätzlichen Reform des Planungsrechts, um Deutschland auch zukünftig wettbewerbsfähig zu halten.“

Uwe Beckmeyer, Maritimer Koordinator der Bundesregierung: „Das heutige Urteil ist wegweisend für die gesamte deutsche und europäische Hafenbranche. Es fordert die Vereinbarkeit von Ausbauplanungen für Häfen mit Naturschutz ganz konkret ein und hat damit auch Auswirkungen auf künftige Planungen. Für die Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens, aber auch der deutschen Häfen insgesamt, kommt es damit jetzt darauf an, die vom Bundesverwaltungsgericht geforderten Nachbesserungen schnell und konsequent umzusetzen. Die Elbvertiefung ist ein ganz zentrales Infrastrukturprojekt, damit der Hamburger Hafen auch in Zukunft im internationalen Wettbewerb bestehen und Beschäftigung nachhaltig gesichert werden kann. Gleiches gilt auch für die Weser und Bremischen Häfen. Als Exportnation sind wir auf verlässliche Hafeninfrastrukturen mehr denn je angewiesen.“

„Die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts, dass erneut planerische Nachbesserungen erforderlich sind, um die Fahrrinnen der Elbe seewärtig anzupassen, nehmen wir zur Kenntnis. Angesichts der schon jetzt enorm langen Vorlaufzeit des Projektes hätten wir uns ein anderes Ergebnis gewünscht. Die Elbvertiefung ist für den Hafen- und Logistikstandort Deutschland von größter Bedeutung. Insofern ist es gut und wichtig, dass das Gericht die verkehrliche Notwendigkeit nochmals bestätigt hat. Künftig müssen so wichtige Verkehrsinfrastrukturen in Deutschland sehr viel schneller gebaut werden“, bewertete der DVF-Präsidiumsvorsitzende Dr. Ulrich Nußbaum das Urteil.

Die Elbvertiefung hat laut Nußbaum nicht nur Auswirkungen unmittelbar auf die Arbeitsplätze im Hafen Hamburg, sondern ist von entscheidender nationaler Bedeutung. Warenströme und damit die Wertschöpfung und Arbeitsplätze in der Logistikkette würden auf ganz Deutschland wirken. „Wie gut das künftig im Falle des Hamburger Hafens gelingt, hängt auch von den Verantwortlichen ab, die nun aufgerufen sind, die gerichtlichen Auflagen schnell umzusetzen“, so Nußbaum.

Mit der Elbvertiefung soll ermöglicht werden, dass Schiffe mit einem Tiefgang von 13,50 Metern tidenunabhängig den Hamburger Hafen erreichen können. Zudem sollen auf der Flutwelle Schiffe mit 14,50 Metern Tiefgang die Elbe passieren können. Dazu muss die Fahrrinne auf einigen Abschnitten der Elbe vertieft oder verbreitert werden, so dass die Begegnung von zwei großen Containerschiffen möglich wird.

Quelle: Hafen Hamburg, DVF, Foto: HHM

ELBVERTIEFUNG TEILWEISE NACHBESSERUNGSBEDÜRFTIG



Die Planfeststellungsbeschlüsse für den Fahrrinnenausbau von Unter- und Außenelbe sind wegen Verstößen gegen das Habitatschutzrecht rechtswidrig und nicht vollziehbar. Dies hat das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig entschieden.

Die weitergehenden Klageanträge auf Aufhebung der Planfeststellungsbeschlüsse hat das Gericht abgewiesen. Die habitatschutzrechtliche Verträglichkeitsprüfung für die nach der FFH-Richtlinie besonders geschützte und nur an der Elbe vorkommende Pflanzenart Schierlings-Wasserfenchel wird den strengen Schutzanforderungen nicht in jeder Hinsicht gerecht. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass die Beeinträchtigungen des Schierlings-Wasserfenchels durch einen vorhabenbedingten Anstieg des Salzgehalts unterschätzt worden sind, weil den Prüfungen ein nicht ausreichend vorsorglicher Oberwasserabfluss zugrunde gelegt wurde. Teilweise zu beanstanden sind auch die Regelungen der Planfeststellungsbeschlüsse zur Kohärenzsicherung. Für die auf niedersächsischem Gebiet vorgesehenen Kohärenzmaßnahmen lässt sich nicht feststellen, dass sie über die Maßnahmen des Gebietsmanagements hinausgehen, die unabhängig von dem Ausbauvorhaben ohnehin ergriffen werden müssen. Die durch gesonderten Planfeststellungsbeschluss zugelassene Maßnahme „Spadenlander Busch/Kreet-sand“ scheidet als Kohärenzmaßnahme aus, weil sie ausdrücklich als Maßnahme des Gebietsmanagements qualifiziert und genehmigt worden ist. Eine Doppelverwertung als Standard- und Kohärenzmaßnahme ist habitatschutzrechtlich unzulässig. Diese Mängel können aber geheilt werden und führen daher nicht zur Aufhebung der Planfeststellungsbeschlüsse.

Die sonstigen Rügen der Kläger greifen nicht durch. Die Planfeststellungsbeschlüsse leiden weder an beachtlichen Verfahrensmängeln noch an weiteren materiell-rechtlichen Fehlern. Eine erneute Öffentlichkeitsbeteiligung war im ergänzenden Verfahren nicht erforderlich. Die Prognosen der Bundesanstalt für Wasserbau zu den hydro- und morphodynamischen Auswirkungen des Vorhabens sind nicht zu beanstanden. Das Vorhaben ist planerisch gerechtfertigt, die Planfeststellungsbehörden durften angesichts der Entwicklung der Schiffsgrößen von einem entsprechenden Verkehrsbedarf ausgehen. Erhebliche Beeinträchtigungen weiterer geschützter Arten, etwa der Finte oder von Brutvögeln, haben die Planfeststellungsbehörden zu Recht verneint. Die habitatschutzrechtliche Alternativenprüfung begegnet ebenfalls keinen Bedenken, namentlich mussten sich die Vorhabenträger nicht auf eine Hafenkooperation verweisen lassen. Das Vorhaben verstößt auch weder gegen das wasserrechtliche Verschlechterungsverbot noch läuft es dem Verbesserungsgebot zuwider. Mögliche Beeinträchtigungen der in erster Linie maßgeblichen biologischen Qualitätskomponenten sind nicht so gravierend, dass sie zu einer Verschlechterung im Sinne der Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Union führen.

Quelle: Bundesverwaltungsgericht, Foto: AUFWIND-LUFTBILDER. de