

Fahrinnenanpassung Unter- und Außenelbe

# *Die Planänderungen im Überblick*

Eine Information der Vorhabensträger



## Einleitung

# Worum geht es bei der Planänderung?

Im Frühjahr 2007 haben die Planfeststellungsbehörden die Antragsunterlagen zur Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe für 14,5 m tiefgehende Containerschiffe öffentlich ausgelegt und damit das Planfeststellungsverfahren eingeleitet. Voraus gegangen war die Einreichung des Planfeststellungsantrags durch die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Wasser- und Schifffahrtsamt Hamburg, und die Freie und Hansestadt Hamburg, vertreten durch die Hamburg Port Authority.

Verantwortlich für die Planung ist das „Projektbüro Fahrrinnenanpassung“, das als eine gemeinsame Projektgruppe des Bundes und des Landes Hamburg eingerichtet wurde. Hier arbeiten Mitarbeiter des Wasser- und Schifffahrtsamtes Hamburg und der Hamburg Port Authority zusammen.

Die Auslegung gab betroffenen Einzelpersonen sowie Trägern öffentlicher Belange Gelegenheit, Stellungnahmen und Einwendungen zu formulieren. Auf dieser Basis konnten weitere Abstimmungen mit den zuständigen Gremien der Bundesländer Niedersachsen, Schleswig-Holstein und Hamburg durchgeführt werden. Im Ergebnis dieser Abstimmungen hat sich der Planungsstand weiterentwickelt.

Vor diesem Hintergrund haben die Vorhabensträger vereinbart, den eingereichten Planfeststellungsantrag gemäß der Abstimmungsergebnisse zu aktualisieren. Das Projektbüro hat daher am 3. September 2008 Planänderungsunterlagen bei den Genehmigungsbehörden in Kiel und Hamburg eingereicht. Die beantragten Planänderungen beziehen sich weniger auf die eigentliche Anpassung der Fahrrinne, sondern vor allem auf strombauliche Maßnahmen und die Verbringung des Baggerguts. Darüber hinaus waren die seit der Antragstellung fortentwickelten Anforderungen der Artenschutz-Verträglichkeitsuntersuchung und der Fauna-Flora-Habitat-Verträglichkeitsuntersuchung zu berücksichtigen.

Die vorliegende Broschüre stellt die Planänderungsunterlagen des Projektbüros und die neuen Gutachten der beauftragten Ingenieurbüros und wissenschaftlichen Institutionen vor. Ihre fachliche Grundlage bildet der eingereichte Planänderungsantrag. Alle Planunterlagen stehen auf der Website des Projektbüros zum Download zur Verfügung.

## Die geänderten Planungen im Überblick

- Alle Ufervorspülungen am Nordufer der Elbe (Schleswig-Holstein und Hamburg) entfallen.
- Anstelle von drei Spülfeldern entsteht auf dem Pagensand nur noch ein – vergrößertes – Spülfeld (Spülfeld III). Die Spülfelder I und II werden nicht realisiert.
- Durch den Wegfall von Ufervorspülungen und Spülfeldern steht das hierfür vorgesehene Baggergut für andere Strombaumaßnahmen zur Verfügung. Die Planänderung beinhaltet eine neue Unterwasserablagerungsfläche (UWA) bei Glameyer Stack-West. Sie dient dem dauerhaften Schutz des Ufers im Altenbrucher Bogen. Das restliche Baggergut wird zur Umlagerungsstelle Neuer Luechtergrund verbracht.
- Die Fahrrinne wird im Bereich der Begegnungsstrecke (Hamburger Delegationsstrecke) weniger aufgeweitet als zunächst geplant, um mittelbare Auswirkungen auf Flachwasserbereiche im Bereich Neßsand zu vermeiden.
- Neubau eines Dükers bei Neßsand und Rückbau des dort vorhandenen Dükers.

### Unter- und Außenelbe

Als „Unterelbe“ bezeichnet man den tideabhängigen Bereich der Elbe zwischen dem Wehr Geesthacht und Cuxhaven. „Außenelbe“ heißen die 20 km Fortsetzung des Flusslaufs durch das Wattenmeer bis Scharhörn.

### Träger öffentlicher Belange

Behörden und sonstige Stellen, die öffentliche Aufgaben wahrnehmen und daher in einem Planfeststellungsverfahren fachlich angehört und einbezogen werden müssen, werden als TÖB bezeichnet: im Falle der Fahrrinnenanpassung also z.B. Umweltbehörden und -ämter, Landkreise und Kommunen.

### Genehmigungsbehörden

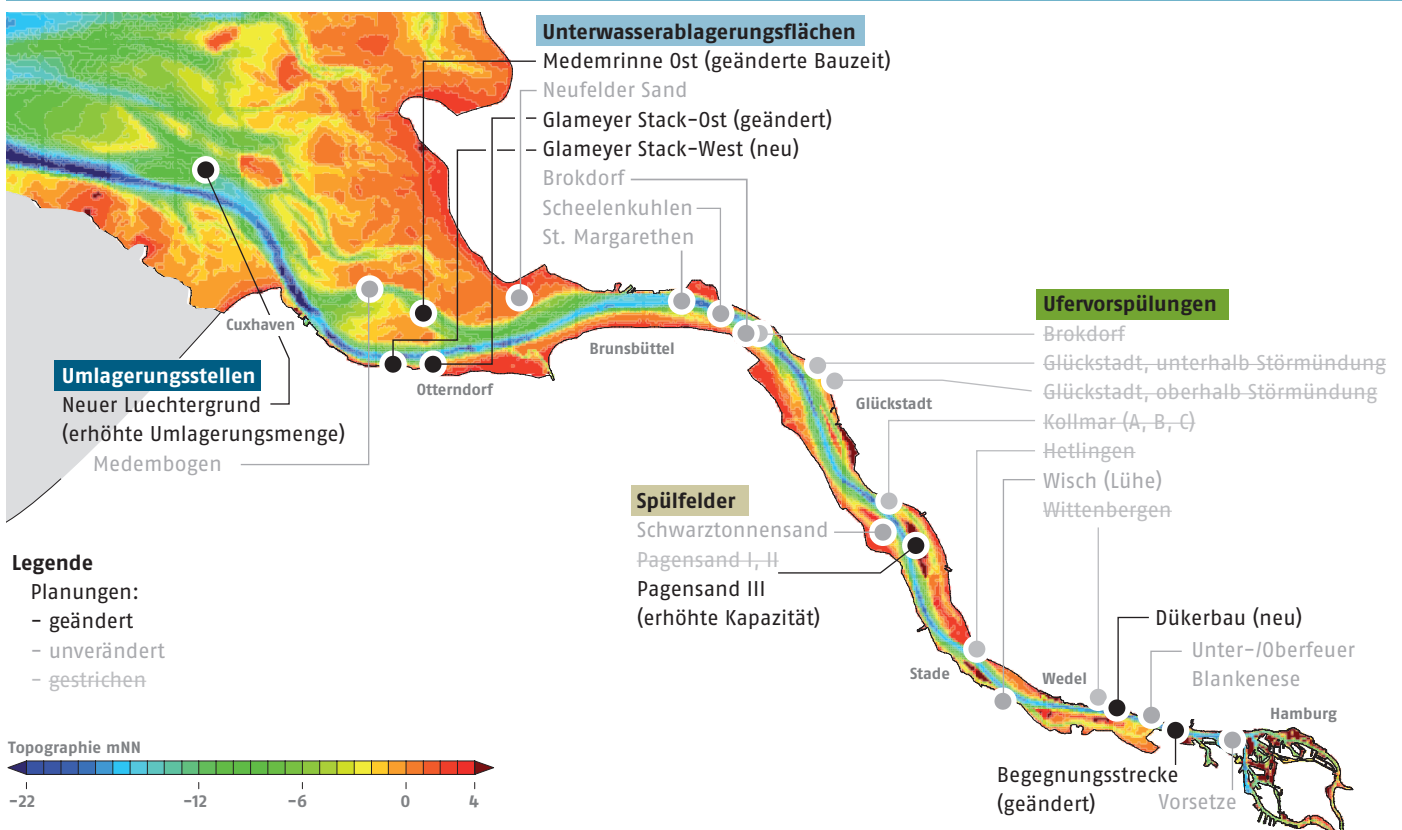
Die Planung der Fahrrinnenanpassung ist Gegenstand von zwei Planfeststellungsverfahren, die von unabhängigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungsbehörden durchgeführt werden. Für die im Bereich der Bundeswasserstraßenverwaltung befindliche Strecke ist die Planfeststellungsbehörde bei der Wasser- und Schifffahrtsdirektion (WSD) Nord zuständig, für die Strecke innerhalb Hamburgs die Planfeststellungsbehörde bei der Behörde für Wirtschaft und Arbeit.



Website Projektbüro

<http://www.fahrrinnenausbau.de>

## Ursprüngliche Planung und Planungsänderungen



## Planungsänderungen

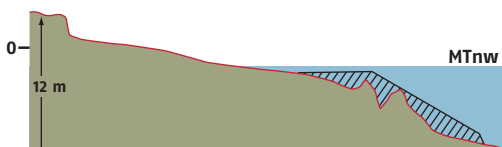
# Veränderte Ufergestaltung am Glameyer Stack

Am Glameyer Stack war in der ursprünglichen Planung eine Unterwasserablagerungsfläche (UWA) – Glameyer Stack-Ost – lediglich als Option vorgesehen. Sie ist nun fester Bestandteil des Fahrrinnenausbaus und wird durch eine zweite UWA Glameyer Stack-West ergänzt.

Beide UWAs dienen dem Schutz des fahrrinnennahen Ufers im Altenbrucher Bogen. Sie wirken der natürlichen strömungs- und seegangsbedingten Erosion entgegen. Mit ihrer Hilfe wird das bestehende Uferschutzkonzept in diesem Bereich dauerhaft verbessert.

### Unterwasserablagerungsfläche Glameyer Stack West

Bodenart: Feinsand, Sand  
Kapazität: 0,53 Mio. m<sup>3</sup>  
Fläche: 47 ha





Erodierte Deckwerkssteine auf dem Vorstrand östlich Glameyer Stack (2004), Quelle: BAW

## Glameyer Stack-Ost

Lage und Gestaltung der UWA wurden gegenüber der ursprünglichen Planung leicht verändert, um das Ausmaß der Strömungsbeschleunigung in der tiefen Rinne noch weiter zu verringern. Der Fußpunkt des Bauwerkes liegt etwa bei NN  $-7$  m. Die Unterwasserböschung reicht bis NN  $-2,05$  m hinauf und wird in ihrer Neigung an die vorhandene Böschung angepasst.

## Glameyer Stack-West

Die UWA Glameyer Stack-West ist ein neues Planungselement. Sie liegt direkt neben der UWA Glameyer Stack-Ost und erstreckt sich rd. 3 km nach Westen bis zu den Bühnen bei Altenbruch.

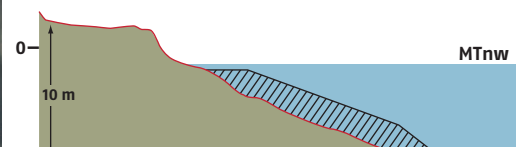
Die UWA ist Ergebnis der gemeinsamen Bemühungen des Landes Niedersachsen und der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, das Uferschutzkonzept von Cuxhaven bis zur Oste weiterzuentwickeln. Auch diese UWA dient dem dauerhaften Schutz des Ufers im Altenbrucher Bogen vor natürlicher Erosion.

Der Fußpunkt des Bauwerkes reicht auf bis zu NN  $-10$  m im östlichen Bereich hinab. Die Unterwasserböschung geht bis NN  $-2,05$  m und hat die gleiche Neigung wie die vorhandene Böschung.



## Unterwasserablagerungsfläche Glameyer Stack-Ost

Bodenart: Feinsand, Sand  
 Kapazität: 1,03 Mio. m<sup>3</sup>  
 Fläche: 80 ha



## Planungsänderungen

# Begegnungsstrecke, Baggergutkonzept, Dükerneubau

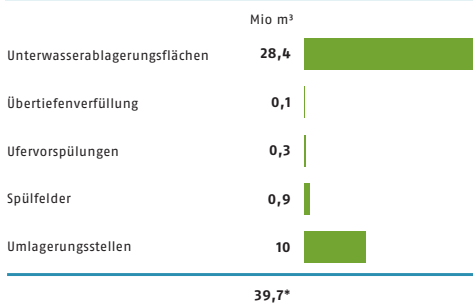
Es bleibt bei den angestrebten neuen Solltiefen. Die Baggermengen für die Fahrrinnenanpassung haben sich nicht verändert. Das Verbringungskonzept musste jedoch an die neuen Bedingungen angepasst werden.

### Begegnungsstrecke

Auf einem insgesamt rund 8 km langen Teilstück soll die Fahrrinne auf 385 m verbreitert werden. Dieser Bereich soll als Begegnungsstrecke für besonders große Schiffe dienen. Um Flachwasserbereiche nördlich der Insel Schweinesand-Neßsand zu schützen, wurde die ursprüngliche Planung geändert und die südliche Begrenzung der Begegnungsstrecke auf einer Länge von gut 1,5 km geringfügig nach Norden verschoben.

### Gesamtbaggermenge 38,5 Mio m<sup>3</sup>

Unterbringung nach geändertem Strombaukonzept



\*Differenz zur Gesamtmenge= Kapazitätspuffer bei den Umlagerungsstellen

### Wegfall von Ufervorspülungen

#### Brokdorf, Glückstadt (unterhalb und oberhalb der Störmündung), Kollmar (A, B, C) und Hetlingen

Die Ufervorspülungen am schleswig-holsteinischen Elbufer werden nicht weiter verfolgt. Mit ihnen sollte ursprünglich örtlicher Uferschutz mit den Vorteilen einer nahe der Baggerstelle gelegenen Verbringung verbunden werden. Aufgrund der Stellungnahmen und Einwendungen trat jedoch die mit den Vorspülungen verbundene Beeinträchtigung natürlicher Lebensräume als maßgebliches Entscheidungskriterium hervor. Da die Ufervorspülungen nicht auf eine Dämpfung der Tidedynamik abzielen und auch sonst nicht durch den Ausbau veranlasst sind, wird auf ihren Bau verzichtet.

Die fünf Ufervorspülungen sollten insgesamt 3,5 Mio. m<sup>3</sup> Baggergut aufnehmen. Dieses Material wird nun für die neue Unterwasserablagerungsfläche Glameyer Stack-West verwendet sowie im Elbmündungsgebiet in Bereiche natürlicher Sedimentverluste umgelagert. Die Verbringungsmenge für die Umlagerungsstelle Neuer Luechtergrund wird entsprechend erhöht.

## Wittenbergen (Hamburger Delegationsstrecke)

Die Ufervorspülung Wittenbergen auf der Hamburger Delegationsstrecke wird aufgrund der naturschutzfachlichen Bedenken nicht weiter verfolgt. Im Mittelpunkt der Bedenken standen mögliche Beeinträchtigungen des angrenzenden Fauna-Flora-Habitat-Gebietes „Rapfenschutzgebiet Hamburger Stromelbe“. Die örtlichen Buhnenfelder gelten als Laich-, Nahrungs- und Rückzugsgebiet der Fischart Rapfen. Für das nördlich angrenzende Naturschutzgebiet „Wittenbergener Heide/Elbwiesen“ wurden Sandeinwehungen sowie eine Verschlechterung der hydrologischen Bedingungen der Schachblumenwiese befürchtet. Die 0,2 Mio. m<sup>3</sup> Baggergut, die hier untergebracht werden sollten, sind nun für die Umlagerungsstelle Neuer Luechtergrund vorgesehen.

## Umlagerung

### Erhöhung der Mengen für die Umlagerungsstelle Neuer Luechtergrund

Der Verzicht auf die Ufervorspülungen am nördlichen Elbufer macht es notwendig, eine größere Menge des Ausbaubaggerguts umzulagern. Für die Umlagerungsstelle Neuer Luechtergrund war ursprünglich eine Umlagerungsmenge von 2,5 Mio. m<sup>3</sup> vorgesehen. Diese Menge soll um 5 Mio. m<sup>3</sup> auf 7,5 Mio. m<sup>3</sup> erhöht werden. Die Umlagerungsstelle „Neuer Luechtergrund“ bietet sich für zusätzliche Umlagerungsmengen besonders an, weil damit einer weiter gehenden natürlichen Erosion im westlichen Abschnitt des Gelbsandes begegnet werden kann. Im „Gutachten zum Verbringungskonzept für Umlagerungen im Medembogen und im Neuen Luechtergrund“ (Unterlage H.1 f der ursprünglichen Planungsunterlagen) wird dargelegt, dass sich die umgelagerten Sandfraktionen zum nennenswerten Teil im Umfeld der Umlagerungsstelle absetzen und in der Folge die Wassertiefe um einige Dezimeter verringern. Diese Wirkung ist erwünscht.

Die Beschickungsfrequenz der Umlagerungsstelle bleibt unverändert. Durch die gestiegenen Mengen wird die Umlagerungsstelle Neuer Luechtergrund nun statt rd. 3 Monate rd. 9 Monate in Anspruch genommen.

## Spülfelder

### Wegfall Pagensand I und II, Vergrößerung Pagensand III

Da sich auf den bereits vorhandenen Spülfeldern I und II inzwischen ökologisch wertvolle Feuchtbiotope und Gehölzbestände entwickelt haben, wird auf ihre weitere Verfüllung verzichtet. Dafür wird die Kapazität des neuen Spülfeldes Pagensand III erhöht. Das Spülfeld wird dabei so betrieben, dass sich in einem Teilbereich der Spülfeldoberfläche ein See bilden kann. Befüllt wird das Spülfeld weiterhin von der Hauptelbe her. Auch das Ablaufwasser wird hierhin geleitet.

## Dükerneubau

### Neubau des Dükers bei Neßsand, Hamburger Delegationsstrecke

Der Düker dient der Versorgung des Radarturmes auf Neßsand. Durch ihn werden zur Zeit ein Wasserrohr, ein Hochspannungskabel, ein Lichtwellenleiterkabel und ein Fernmeldekabel geführt. Im Zuge der Detailplanung ergab sich, dass für den vorhandenen Düker kein ausreichender Abstand zur Fahrrinnensohle realisierbar war. Die neue Dükertrasse ist ca. 980 m lang und liegt westlich der alten Trasse. Möglich sind eine geschlossene oder eine halbgeschlossene Bauweise. Die Bauzeit beträgt ca. 2 Monate. Nach der Fertigstellung des neuen Dükers wird der vorhandene zurückgebaut. Hierfür ist ebenfalls eine Bauzeit von ca. 2 Monaten angesetzt. Neubau und Rückbau werden außerhalb der Laichzeit der Fischart Finte durchgeführt.

### Fauna-Flora-Habitat

Die Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie, kurz FFH-Richtlinie, ist eine Naturschutz-Richtlinie der Europäischen Union. Sie dient dem Schutz wildlebender Tiere (Fauna) und Pflanzen (Flora) in ihren natürlichen Lebensräumen (Habitats). Eines ihrer wesentlichen Instrumente ist ein zusammenhängendes Netz von Schutzgebieten, das Natura 2000 genannt wird.

### Spülfelder

Die geplanten Spülfelder dienen der Unterbringung von Baggergut, strombauliche Funktionen kommen ihnen nicht zu. Hier wird vorwiegend feinkörniges Material eingebaut, das ansonsten bei einer Umlagerung im Gewässer zur Sauerstoffzehrung beitragen würde.

### Düker

Als Düker (von niederländisch „duiker“, „Tauer“) bezeichnet man ein Rohr, z.B. für eine Wasserleitung, das unter einer Straße oder einem Fluss durchgeführt wird.



### Spülfeld Pagensand III

Bodenart: Feinsand, Sand  
 Kapazität: 1,66 Mio. m<sup>3</sup>  
 Fläche: 22,6 ha  
 Höhe des Spülfelddeiches: NN +14,50 m

## Neue Gutachten

# Umweltverträglichkeits- untersuchung

Im Rahmen der Planänderung war zu prüfen, ob und in welchem Ausmaß mit den veränderten Planungen auch eine veränderte Umweltwirkung der Fahrrinnenanpassung einhergeht. Zu diesem Zweck wurde die zum Planfeststellungsantrag gehörende Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UVU) ergänzt. Soweit sich seit der ersten Antragstellung Daten aktualisiert haben, wurden sie einbezogen. Die ursprüngliche UVU gilt für alle nicht veränderten Sachverhalte weiter.

## Hydromorphologische Simulation der geänderten Planung

Um die Wirkungen des Fahrrinnenausbaus im Flussgebiet erkennen zu können, wurde zunächst der geplante Ausbauzustand mit Hilfe eines Computermodells simuliert und mit dem heutigen Ist-Zustand verglichen. Dieser Vergleich, der durch die Bundesanstalt für Wasserbau (BAW) durchgeführt wurde, ist die Basis für alle Umweltgutachten und sonstige Bewertungen. Der Wegfall und die Änderung einiger Planungsbestandteile mussten zunächst in dieser Simulation nachvollzogen werden. Dabei hat die BAW alle Nebenflüsse in die Modellrechnung einbezogen.

Für die Untersuchung der Ausbauwirkungen auf Salzgehalt und Sedimenttransport setzte die BAW ergänzend ein noch weiter verschärftes „worst-case“-Szenario ein (weniger Wasserzufluss vom Oberlauf, höherer seeseitiger Salzgehalt).

### Neu: Modellrechnung für alle Nebenflüsse

#### Niedersachsen

Oste  
Freiburger Hafentriel  
Wischhafener Süderelbe  
Gauensieker Schleusenfleth  
Gauensieker Süderelbe  
Ruthenstrom  
Schwinge  
Lühe  
Este  
Ilmenau

#### Schleswig Holstein

Stör  
Krückau  
Pinnau  
Wedeler Au

## Prinzipielle Herangehensweise der Umweltverträglichkeitsuntersuchung

**Fahrrinnenanpassung**  
- Planung  
- und Planänderung



**Simulation**  
der veränderten  
Hydrologie (Strömungsgeschehen)  
und Morphologie (Bodenprofil)  
der Elbe



**Bewertung**  
der Wirkungen auf Mensch,  
Natur und Sachwerte

## Ergebnisse

Die Ergebnisse erlauben die übergreifende Einschätzung, dass sich die geänderte Planung hinsichtlich ihrer hydromorphologischen Auswirkungen kaum von dem ursprünglichen Planungsstand unterscheidet.

### Wasserstände

Für die Wasserstände ergab die neue Simulation gegenüber dem alten Planungsstand durchweg geringere Änderungswerte. Gegenüber dem heutigen Ist-Zustand der Elbe liegt die Veränderung des Tidehubes demnach in der Regel unter 2 cm. Eine Zunahme des Tidehubes um mehr als 2 cm ist nur noch im Abschnitt km 610 bis km 650 berechnet worden. Den Höchstwert bildet eine Zunahme von maximal 3 cm im Abschnitt km 625 bis km 640.

### Sturmfluten

Für die Sturmfluten werden weiterhin keine signifikanten ausbaubedingten Zunahmen der Sturmflutscheitelwasserstände prognostiziert. Die ausbaubedingte Veränderung der Sturmflutscheitelwasserstände beträgt auch nach der Planänderung weniger als 2 cm Erhöhung oder Absenkung.

### Strömung

Die ausbaubedingten Zunahmen der mittleren Flut- und Ebbeströmung sowie die der maximalen Ebbestromgeschwindigkeit sind nahezu identisch mit den Ergebnissen der alten Planung. Nennenswerte Änderungen (bis zu 5 cm/s) gibt es bei maximaler Flutstromgeschwindigkeit punktuell im Fahrrinnenabschnitt um km 715 (gelegentlich zwischen Medemmündung und Glameyer Stack).

### Brackwasserzone

Die Untersuchung des „worst-case“ Szenarios ergab, dass sich das Maß der ausbaubedingten Veränderung der Salzgehalte selbst in diesem Extremfall gegenüber der ursprünglichen Prognose nur geringfügig verändert. So ist die Aussage weiterhin gültig, dass es keine vorhabensbedingten Beeinträchtigungen durch höhere Salzgehalte geben wird.

### Schwebstoffe

Größere ausbaubedingte Änderungen des Schwebstofftransports ergeben sich gegenüber den ursprünglichen Planungen nicht. Durch die BAW wird nun zwischen km 680 (Störmündung) und km 660 (Südende von Pagensand) eine leichte Verringerung der mittleren Schwebstoffkonzentrationen berechnet. Auch im Bereich der Störmündung kehrt sich aufgrund des Wegfalls der Ufervorspülungen die ursprünglich prognostizierte Zunahme der Schwebstoffkonzentration in eine Abnahme um. Die mit der Strömung stromauf transportierten Schwebstoffmengen werden in geringerem Maß zunehmen, als in den ursprünglichen Unterlagen prognostiziert.

Eine Momentaufnahme der veränderlichen Sände im Elbeästuar zeigt das Luftbild von 2006.





## Auswirkungen auf natürliche Schutzgüter

Durch die Planänderungen wird es in einigen Bereichen zu erhöhten Umweltbeeinträchtigungen kommen, andernorts vermindern sich solche Beeinträchtigungen oder entfallen ganz. In der Summe verursacht die geänderte Planung einen geringeren Eingriff in den Naturraum Unter- und Außenelbe als die ursprüngliche Planung.

Durch den Wegfall der Ufervorspülungen am Nordufer wird eine vorübergehende Beeinträchtigung von Biotopen vermieden. Auch der Verzicht auf die weitere Nutzung der Spülfelder I und II auf Pagensand schont dort vorhandene Biotope.



Durch die verlängerte Nutzungszeit der Umlagerungsstelle Neuer Luechtergrund (9 statt vorher geplante 3 Monate) entsteht für eine längere Zeit Lärm durch Schiffsbetrieb. Dies ist für brütende Vögel nicht bedeutsam, weil ihre Lebensräume ausreichend weit entfernt sind. Auch die Vergrößerung der UWA Glameyer Stack-Ost und die neue UWA Glameyer Stack-West betreffen – wegen ausreichenden Abstands – keine Brutgebiete.

Von diesen geringfügigen Unterschieden abgesehen, ist die geänderte Planung mit den gleichen unvermeidbaren Beeinträchtigungen verbunden wie die ursprüngliche Planung. Es sind dies vor allem Beeinträchtigungen der Zoobenthos-Biotope bei den Verbreiterungs-baggerungen. Sie können durch planmäßige ökologische Verbesserungsmaßnahmen kompensiert werden. Diese Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind Inhalt des Landschaftspflegerischen Begleitplans.

## Fischerei

Die Interessen der Fischereiwirtschaft werden durch die längere Nutzung der Umlagerungsstelle Neuer Luechtergrund vorübergehend berührt. Baubedingte Auswirkungen auf die Hamen- und Nebenerwerbsfischerei sind nicht zu erwarten, da diese Fischereiformen nicht im Bereich der Umlagerungsstelle Neuer Luechtergrund betrieben werden.

Während der Bauarbeiten zum Neubau des Neßsand-Dükers und Rückbau des alten Dükers (insg. 4 Monate) kann es bei der halbgeschlossenen Bauweise (Spülverfahren) vorübergehend zu geringen Beeinträchtigungen von Hamenfischern kommen, sofern die Fischer eine Fangposition vorübergehend verlassen müssen. Negative Auswirkungen auf die Fangerträge werden daraus nicht resultieren, da die Fischer auf andere nahe gelegene Fangplätze ausweichen können. Bei Anwendung der geschlossenen Bauweise sind keine Beeinträchtigungen zu erwarten.



## Sportschifffahrt

Durch den Wegfall der Ufervorspülungen am Nordufer entfallen die für die Bauphase prognostizierten Einschränkungen in der Befahrbarkeit von flachen Seitenbereichen des Gewässers für kleinere Sportboote. Durch die UWAs Glameyer Stack-Ost und -West ändern sich die Bedingungen für diesen Sportbootverkehr nur unwesentlich, da diese Bauwerke uferparallel verlaufen und sich nicht weit in das Flussbett hinein erstrecken. Größere Boote meiden bereits heute die ufernahen flachen Bereiche in diesem Abschnitt.

## Tourismus

Die leicht veränderte Unterwasserablagerungsfläche (UWA) Glameyer Stack-Ost und die neu hinzugekommene UWA Glameyer Stack-West tragen zu einer Stabilisierung des Wattsockels vor Otterndorf bei. Da der Wattbereich vor Otterndorf auch zum Wattwandern genutzt wird, kann dies positive Auswirkungen auf die touristische Attraktivität der Region haben.

## Gewerbe, Industrie und Landwirtschaft

Auswirkungen auf die wirtschaftliche Nutzung von Elbwasser sind auch durch die Planänderung nicht zu erwarten. Die im Ist-Zustand bestehenden natürlichen Schwankungen des Salzgehalts werden ausbaubedingt nur geringfügig verändert. Es wurden keine Auswirkungen ermittelt, die bestehende Nutzungsmöglichkeiten verändern.

### Schutzgüter gem. § 2 UVPG

Das Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVPG) schreibt vor, dass die Auswirkungen einer Planung auf definierte Schutzgüter und auf Wechselwirkungen zwischen diesen Schutzgütern untersucht werden. Schutzgüter sind: Mensch, Tiere, Pflanzen, Biologische Vielfalt, Boden, Wasser, Luft, Klima, Landschaft, Kulturgüter und sonstige Sachgüter.

# Landschaftspflegerischer Begleitplan

Der Ausgleich oder Ersatz der in der UVU ermittelten unvermeidbaren Beeinträchtigungen soll grundsätzlich im Gebiet des Eingriffs stattfinden und möglichst gleiche oder ähnliche ökologische Funktionen fördern. Entsprechende Maßnahmen beschreibt der Landschaftspflegerische Begleitplan (LBP). Die nach Auslegung vollzogene ökologische Neubewertung einzelner Lebensraumtypen wirkte sich auf Ansatz und Maßnahmen des ursprünglichen LBP grundlegend aus. Aus Gründen der Transparenz und Nachvollziehbarkeit wurde der LBP daher komplett neu erarbeitet. Der ursprünglich eingereichte LBP ist nicht mehr gültig.

### Ausgleichsmaßnahme Schwarztonnensander Nebelbe

Die im ursprünglichen LBP beschriebene Ausgleichsmaßnahme „Schwarztonnensander Nebelbe“ ist weiterhin Bestandteil der naturschutzfachlichen Begleitplanung.

Durch diese Maßnahme wird eine neue Flachwasserzone von gut 100 ha geschaffen. Dies wirkt sich positiv auf das gesamte Einzugsgebiet dieser Nebelbe aus, also auf eine wesentlich größere Fläche. Insgesamt kompensiert die Maßnahme alle erheblichen Beeinträchtigungen infolge Ausbaubaggerung inkl. Begegnungsstrecke, Neubau der Richtfeuerlinie sowie Überspülung von Schilfflächen mit Baggergut.

### Weiterer Kompensationsbedarf

Die Beeinträchtigungen infolge der Unterwasser-Ablagerungsflächen, der Spülfelder und der Auswirkung der Ufervorspülung Wisch wurden aufgrund der Stellungnahmen

der Naturschutzbehörden neu bewertet. Es ergab sich hieraus weiterer Kompensationsbedarf für Lebensraumbeeinträchtigungen auf Flächen von zusammen rund 600 ha. Das exakte Maß für den Flächenbedarf der Kompensationsmaßnahmen kann erst ermittelt werden, wenn geeignete Flächen gesichert und auf ihr ökologisches Aufwertungspotenzial hin untersucht sind.

Um die geeigneten Flächen zu ermitteln, wurde gemeinsam mit den zuständigen Naturschutzbehörden Niedersachsens und Schleswig-Holsteins eine Liste von Suchräumen zusammengestellt, in denen Kompensationsmaßnahmen in naturschutzfachlich sachgerechter Weise und in ausreichendem Umfang umgesetzt werden könnten. Die Maßnahmen sollen nur auf solchen Flächen umgesetzt werden, die den Vorhabensträgern zum Kauf angeboten werden.

Zur Kompensation sind Maßnahmen im Wasser oder auf dem angrenzenden Land denkbar – z.B. der Rückbau von Uferbefestigungen bzw. die Renaturierung von Uferzonen oder die Umwandlung von Acker- und Intensivgrünland in Extensivgrünland. Auswahl und Bewertung der Maßnahmen leiten sich aus ihrem positiven Beitrag zur Gewässerökologie ab.

Eine vollständige Kompensation der verbleibenden erheblichen Beeinträchtigungen kann in jedem Fall sichergestellt werden. Die einzelnen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen und deren flächengenaue Detailplanung werden den Planfeststellungsbehörden in einem Ergänzungs-LBP vorgelegt, der Gegenstand eines eigenen Planfeststellungsverfahrens sein wird.

#### **Übersicht über die von Landesbehörden vorgeschlagenen Suchräume für zusätzliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen**

Nr.	Suchraum bzw. Suchflächen	Gesamtgröße (ca.-Angabe)	Land
1	Delver Koog an der Eiderschleife	300 ha	Schleswig-Holstein
2	Offenbüttler Moor westlich des Gieselaukanals	500 ha	Schleswig-Holstein
3	Burger Au	440 ha	Schleswig-Holstein
4	Herren Moor	460 ha	Schleswig-Holstein
5	Grünland an der Wilster Au	80 ha	Schleswig-Holstein
6	Vorland St. Margarethen	70 ha	Schleswig-Holstein
7	Vordeichsflächen an der Stör	1.150 ha	Schleswig-Holstein
8	Binnendeichsflächen an der Stör zwischen Itzehoe und Kellinghusen	840 ha	Schleswig-Holstein
9	Herrenfeld südlich Glückstadt	130 ha	Schleswig-Holstein
10	Hörner Au-Niederung, Breitenburger Moor, Tütigmoor	740 ha	Schleswig-Holstein
11	Vordeichsflächen an der Krückau	510 ha	Schleswig-Holstein
12	Uferbefestigungen Pagensand	20 ha	Schleswig-Holstein
13	Vordeichsflächen an der Pinnau	200 ha	Schleswig-Holstein
14	Pinnau oberhalb Uetersen	410 ha	Schleswig-Holstein
15	Twielenflether Sand / Juelsand	10 ha	Schleswig-Holstein
16	Wedeler Marsch	10 ha	Schleswig-Holstein
17	Wedeler Au	140 ha	Schleswig-Holstein
18	Vorlandflächen an der Oste	1.000 ha	Niedersachsen
19	Hörner und Baljer Außendeich (Binnendeich)	3.280 ha	Niedersachsen
20	Allwörder Außendeich (2 Teilbereiche)	170 ha	Niedersachsen
21	Barnkruger Loch	80 ha	Niedersachsen
22	Flächen an der Este bis Buxtehude	250 ha	Niedersachsen
23	Flächen an der Luhe, Ilmenaukanal und Ilmenau	810 ha	Niedersachsen

# Artenschutz- und FFH-Verträglichkeit

## Artenschutz-Verträglichkeitsuntersuchung (Artenschutz-VU)

In der Artenschutz-VU wird geprüft, ob Maßnahmen zu Konflikten mit geschützten Tier- und Pflanzenarten führen. Als solche Konflikte werden die Störung oder Tötung von geschützten Tieren, die dauerhafte Beschädigung oder Zerstörung der Fortpflanzungs- oder Ruhestätten dieser Tiere und die Beschädigung oder Zerstörung geschützter Pflanzenarten betrachtet. Treten solche Konflikte voraussichtlich ein, prüft die Artenschutz-VU weiter, ob sie zu dauerhaften Bedrohungen der Art oder sogar zu einer dauerhaften Verschlechterung ihres Erhaltungszustandes am betroffenen Standort führen. Im letzteren Fall wäre die beeinträchtigende Maßnahme keinesfalls gestattet.

Eine neugefasste Artenschutz-VU wurde notwendig, weil sich nach der Antragstellung im Jahre 2006 die Rechtsgrundlagen verändert haben und sich in der Rechtsprechung und im Verwaltungshandeln neue Bewertungsmaßstäbe durchgesetzt hatten. Außerdem waren die Planungsänderungen neu zu bewerten. Die neue Unterlage ersetzt die alte Artenschutz-VU in Gänze.

Die neue Artenschutz-VU zeigt auf, dass Konflikte der beschriebenen Art fast ausschließlich bei der Vorbereitung und Verfüllung von Spülfeldern zur Baggergutunterbringung drohen. Dabei werden Mäuse, am Boden und im Gehölz brütende Vögel, Insekten wie Falter, Spinnen sowie einige an trockene Standorte gewöhnte Pflanzenarten zeitweise beeinträchtigt.

Als mögliche Verbotstatbestände für Einzelmaßnahmen kamen Beeinträchtigungen der Haselmaus und des Nachtkerzenschwärmers in Betracht. Die vertiefte, ausführliche Untersuchung dieser Konflikte kam allerdings zu dem Ergebnis, dass die Bedrohungen sich jeweils nur kleinräumig auswirken und in unmittelbarer Nähe den Tieren zahlreiche weitere Lebensräume unbeschadet zur Verfügung stehen. Eine Verschlechterung des Erhaltungszustands dieser beiden geschützten Arten im Wirkungsbereich der Maßnahme ist damit nicht zu befürchten.

Nordseeschnäpel (Foto: N. Sloth)



Ferner kann es zum Verlust einzelner Individuen der Arten Nordseeschnäpel und Neunauge kommen, und zwar durch die Umlagerung von Ausbaubaggergut innerhalb des Gewässers.

Die Neufassung berücksichtigt die geänderte Vorhabensbeschreibung (Planänderungsunterlage Teil 1), neue Untersuchungen zu den geschützten Arten, Daten zu Schutzgebieten und die Ergebnisse der Ergänzung der UVU (Planänderungsunterlage Teil 3) sowie die Vermeidungsmaßnahmen im LBP (Planänderungsunterlage Teil 4).

### **FFH-Verträglichkeitsuntersuchung (FFH-VU)**


Die FFH-Verträglichkeitsuntersuchung wurde ebenfalls auf Grund veränderter rechtlicher Rahmenbedingungen komplett neu verfasst.

Sie kommt zu dem Ergebnis, dass die Natura-2000-Gebiete an der Unterelbe auch nach dem Fahrrinnenausbau ihre hohe ökologische Qualität behalten werden. Zwar kommt es während der Bauzeit zu Störungen, jedoch sind diese weder so intensiv noch so anhaltend, dass sie die Schutzziele der Gebiete gefährden könnten. Für einige Lebensraumfunktionen (z.B. Laichgebiete der Finte, Mauseergebiete der Brandgans) wird die FFH-Verträglichkeit der Fahrrinnenanpassung durch besondere Schutzauflagen erreicht, die bereits im LBP festgelegt sind.


Auch wenn man andere Planungen in den betrachteten Schutzgebieten mit berücksichtigt (=Summation), kommt es zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele und der Schutzzwecke der Prüfgebiete.

# Ablauf des Genehmigungsverfahrens


**Planfeststellungsantrag**

 Projektbüro

Das Projektbüro Fahrrinnenanpassung stellt als Vorhabensträger den Antrag auf Planfeststellung. Die Unterlagen umfassen 23 Aktenordner.




**Öffentliche Auslegung**

 Bürger, Verbände und Behörden


Interessierte Bürger sowie Naturschutzverbände und beteiligte Behörden nehmen Einsicht in die öffentlich ausgelegten Unterlagen und formulieren ggf. Einwendungen/Stellungnahmen.

**Bearbeitung der Einwendungen**

 Planfeststellungsbehörden


Die Planfeststellungsbehörden der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord in Kiel und der Behörde für Wirtschaft und Arbeit in Hamburg sichten die Einwendungen und Stellungnahmen und leiten sie an die Vorhabensträger weiter.

**Fachliche Bewertung**


 Projektbüro

Das Projektbüro prüft die Einwendungen/Stellungnahmen und führt Abstimmungsgespräche mit Niedersachsen und Schleswig-Holstein. So entsteht ein weiter entwickelter Planungsstand.

**Planänderungsantrag**

 Projektbüro


Enthält Planungsänderungen, veranlasst durch Einwendungen/Stellungnahmen und durch Abstimmungen mit Niedersachsen und Schleswig-Holstein, sowie auf dieser Basis aktualisierte Umweltgutachten. Umfang: 5 Aktenordner.



*Der Planänderungsantrag wurde bei den Planfeststellungsbehörden am 3. September 2008 eingereicht.*

**Aktuelle Phase des Verfahrens**

**Öffentliche Auslegung**

 Bürger, Verbände und Behörden


Interessierte Bürger sowie Naturschutzverbände und beteiligte Behörden nehmen Einsicht in die öffentlich ausgelegten Unterlagen zur Planänderung und formulieren ggf. Einwendungen und Stellungnahmen zu den Änderungen.

*Auslegung: 7. Oktober bis 6. November 2008  
Einwendungsfrist: bis 20. November 2008*

*Die gesamten Planungsunterlagen (ursprüngliche Antragsunterlagen und Planänderungsunterlagen) stehen auf der Website des Projektbüros zum Download bereit.*


**[www.fahrrinnenausbau.de](http://www.fahrrinnenausbau.de)**

**Erörterungstermin**

 Planfeststellungsbehörden

Die Planfeststellungsbehörden führen mehrere regionale Erörterungstermine durch. Hier werden die Einwendungen und Stellungnahmen zum ursprünglichen Antrag und zu den Planänderungen mit den Vorhabensträgern, Einwendern, Verbänden und Behörden erörtert.

**Planfeststellungsbeschluss**

 Planfeststellungsbehörden

Nach Abwägung der öffentlichen und privaten Belange erlassen die Planfeststellungsbehörden die Planfeststellungsbeschlüsse oder Versagungsbeschlüsse.



Diese Broschüre ist eine Zusatzinformation der Vorhabenträger für die Öffentlichkeit. Sie ist nicht Bestandteil der Planunterlagen.

## Adressen und Links

### Projektbüro Fahrrinnenanpassung

Moorweidenstraße 14, 20148 Hamburg  
Tel. 040 - 44 110-411  
Fax 040 - 44 110-412

Auf der Website des Projektbüros stehen ab dem Termin der öffentlichen Auslegung alle Antragsunterlagen zum Download bereit. [www.fahrrinnenausbau.de](http://www.fahrrinnenausbau.de)

### Initiative ZukunftElbe

Hier finden sich aktuelle Nachrichten und allgemeine Informationen zur Fahrrinnenanpassung.  
[www.zukunftelbe.de](http://www.zukunftelbe.de)

### Planfeststellungsbehörden

#### Wasser- und Schifffahrsdirektion Nord

Planfeststellungsbehörde  
Hindenburgufer 247  
24106 Kiel  
Tel. 0431 - 3394-6610  
[www.wsd-nord.wsv.de](http://www.wsd-nord.wsv.de)

#### Freie und Hansestadt Hamburg

Behörde für Wirtschaft und Arbeit  
Planfeststellungsbehörde  
Alter Steinweg 4  
20459 Hamburg  
Tel. 040 - 42841-3064  
[www.hamburg.de](http://www.hamburg.de)

#### Verantwortlich für den Inhalt:

Projektbüro Fahrrinnenanpassung beim Wasser- und Schifffahrtsamt Hamburg, Moorweidenstraße 14, 20148 Hamburg  
Stand: September 2008