

Moderationsverfahren zur geplanten weiteren Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe

Abschlussbericht über die Tätigkeiten im Zeitraum 01.08.04 bis 31.12.06

1. Vorbemerkung

Auf der Grundlage einer "Vereinbarung der Bundesrepublik Deutschland WSV des Bundes, vertreten durch die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord sowie der Behörde für Wirtschaft und Arbeit (BWA) der Freien und Hansestadt Hamburg einerseits und dem Land Niedersachsen, vertreten durch das Umweltministerium sowie dem Land Schleswig-Holstein, vertreten durch das Innenministerium andererseits" erfolgte die Moderation unter Beachtung der **Vorgabe zur Vorbewertung von Anregungen und Vorschlägen für Lösungsansätze zu den Fachthemen Deichsicherheit und Verschlickung der kleinen Häfen, zum Bedarf der geplanten Maßnahme, zur Verträglichkeit mit anderen Hafentwicklungsplanungen der Länder sowie zu fischereilichen und gewässergütwirtschaftlichen Themen.** Die Moderation der geplanten **Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen** mit den Betroffenen vor Ort und den Umweltverbänden konnte bedingt durch eingetretene zeitliche Verzögerungen in der Bearbeitung nicht mehr umgesetzt werden.

Ziel der Moderation sollte es sein, vor Eröffnung des PF- Verfahrens die fachlich strittigen Punkte zu problematisieren und möglichst einer gemeinsam getragenen Lösung zuzuführen, um das Ergebnis in Vereinbarungen zwischen den Ländern Niedersachsen und Schleswig-Holstein in Abstimmung mit den Verbänden/Betreibern einerseits und dem Träger des Vorhabens andererseits als fachliche Grundlage für die Einvernehmenserklärung darzustellen. Zum Arbeitsumfang gehörten neben der Begehung vor Ort zahlreiche Einzelgespräche und öffentliche Informations/Fachveranstaltungen mit Verbänden, Betreibern von Hafenanlagen, Gebietskörperschaften und Ministerien einschließlich der detaillierten schriftlichen Dokumentation. Eine aktuelle Information über den Stand der Moderation erfolgte bei den turnusmäßigen Sitzungen der Bund-Länder-Koordinierungsgruppe.

2. Thema Deichsicherheit

2.1 Land Schleswig-Holstein

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass mit dem Träger des Vorhabens, den Fachbehörden im Land Schleswig-Holstein und den dort betroffenen vier Deich- und Hauptsielverbänden eine ausführliche Bestandsaufnahme der Deichsicherungswerke erfolgte, mit dem Ziel, eine "Flurbereinigung" der bislang vorhandenen unterschiedlichen Unterhaltungszuständigkeiten umzusetzen. Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes strebt grundsätzlich an, sich künftig in von der Schifffahrt besonders gefährdeten exponierten Uferabschnitten mehr zu engagieren, wenn dafür in anderen Bereichen eine Entlastung der Unterhaltung eintritt. In vier Moderationsgesprächen wurden im Zeitraum November 2004 bis März 2006 die Eckpunkte zur weiteren Vorgehensweise auf Amtsebene einvernehmlich festgelegt. Die neue fachliche Gesamtkonzeption zur künftigen Unterhaltungsregelung kann voraussichtlich im Frühjahr 2007 erfolgreich abgeschlossen werden.

Das Moderationsverfahren gestaltete sich relativ unkompliziert, da die Zuständigkeit im Jahre 1971 von den Verbänden auf das Land Schleswig-Holstein übergang und insofern nur eine Institution (Amt für Ländliche Räume, Husum) als Ansprechpartner in Abstimmung mit den

Verbänden verantwortlich zeichnete. Der jeweils aktuelle Stand der Moderation wurde insbesondere in den Landkreisen und Gemeinden mehrfach vorgetragen.

2.2 Land Niedersachsen

Im Herbst 2004 wurde im Rahmen der Moderation ein Arbeitskreis zur Lösung der umfangreichen fachlichen Fragestellungen und gemeinsam abzustimmenden Untersuchungsaktivitäten zum komplexen Thema Deichsicherheit im Gebiet des Hadelner Deich- und Uferbauverbandes (HDU) mit den unmittelbar betroffenen Institutionen (Landkreis, Stadt Cuxhaven, Aktionsgemeinschaft Unterelbe e.V., Unterhaltungsverband Untere Oste, Stadt Otterndorf, HDU, staatliche Fachdienststellen des Landes Niedersachsen, Wasser- und Schifffahrtsamt Cuxhaven, Bundesanstalt für Wasserbau -Dienststelle Hamburg-, Projektgruppe) gegründet. Als Ergebnis konnte nach sieben Sitzungen im November 2006 ein von allen Mitgliedern des Arbeitskreises gemeinsam getragener technischer Lösungsvorschlag zur dauerhaften Stabilisierung der Wattkante in Form einer Unterwasserablagerung (UWA) als Grundlage für eine Einvernehmensregelung zwischen dem Bund und dem Land Niedersachsen vorgestellt werden.

Ähnlich der Vorgehensweise in Schleswig-Holstein erfolgte die Moderation im Landkreis Stade mit den betroffenen Verbänden, den staatlichen und kommunalen Institutionen, dem zuständigen Wasser- und Schifffahrtsamt Hamburg sowie der Projektgruppe. In fünf Gesprächsrunden konnte ausführlich über die Forderungen zur künftigen Unterhaltungsregelung der Deichsicherungswerke durch eine "Flurbereinigung" der Zuständigkeiten fachlich diskutiert werden sowie über die Forderung nach finanzieller Beteiligung bei Schwellenschäden an den Verschlussorganen der Entwässerungsbauwerke. Im Ergebnis zeichnet sich auch hier eine gemeinsam getragene fachliche Lösung ab, wenn den Vorstellungen der Verbände nach den in Schleswig-Holstein aufgestellten Entscheidungskriterien entsprochen werden kann. Die fachlichen Vorstellungen der Beteiligten zur künftigen Unterhaltungsregelung lagen damit nicht mehr weit auseinander. Nach Beendigung der offiziellen Moderation im Dezember 2006 konnte im Frühjahr 2007 mit einer gemeinsam erarbeiteten fachlichen Unterlage, aus der die künftige Zuständigkeit zur Unterhaltung der Uferbereiche in den drei Deichverbänden im Landkreis Stade hervorgeht, die Grundlage für eine Einvernehmensregelung geschaffen werden.

Durch gesonderte Moderationsgespräche mit dem Vorhabensträger und dem Deichverband Kehdingen/Oste wurde eine dauerhafte Regelung zur Kostenbeteiligung des Bundes zur Treibselräumung erzielt und damit konnte eine weitere gerichtliche Auseinandersetzung vermieden werden.

Im Landkreis Harburg wurde ebenfalls durch ein abschließendes Gespräch mit den drei Deichverbänden im April 2007 eine für alle Beteiligten tragbare Regelung zur künftigen Unterhaltung der Uferstrecken, die schifffahrtsbedingte Schäden aufweisen, gefunden.

3. Verschlickung der kleinen Häfen

In der öffentlichen Diskussion zur geplanten weiteren Fahrrinnenanpassung steht insbesondere die Verschlickungsproblematik in den kleinen Häfen an der Tideelbe im Fokus. Die langzeitliche Entwicklung der Verschlickung ist nach Aussage der Fachexperten nicht allein durch die Fahrrinnenausbaumaßnahmen der Vergangenheit verursacht worden, sondern auch durch anthropogene Eingriffe der Länder Schleswig-Holstein und Niedersachsen bei der Umsetzung von wasserwirtschaftlichen Maßnahmen, beispielsweise zum Hochwasser-/Küstenschutz. In den elbanliegenden Kreisen und Kommunen bzw. bei der Maritimen Landschaft Unterelbe (MLU) wurde im Jahre 2004 die Idee entwickelt, unabhängig von der

Planung und Genehmigung des weiteren Fahrrinnenausbaus einen Hilfsfonds zu gründen, aus dem Maßnahmen zur Minderung der Verschlickung finanziell unterstützt werden.

Im Rahmen der Moderation wurde im Frühjahr 2005 eine Arbeitsgruppe gegründet, bestehend aus Vertretern aller im Bereich der Tideelbe liegenden Vereine, der MLU, der anliegenden Gebietskörperschaften und Fachbehörden, die es sich zum Ziel gesetzt hat, die fachtechnischen und finanziellen Voraussetzungen zur Einrichtung eines Fonds für **“Maßnahmen zur Minderung der Verschlickung in den kleinen Häfen im Bereich der Tideelbe“** zu erarbeiten. In diesem Zusammenhang wird auf die Beschlusslage zum Elbefonds und zum Arbeitskreis beim Treffen des Ersten Bürgermeisters der Freien und Hansestadt Hamburg mit den Landräten der Metropolregion am 01.06.05 und 09.11.06 und die Trilaterale Kabinettsausschusssitzung am 01.12.05 hingewiesen. In der Arbeitsgruppe, die bislang neun Sitzungen durchgeführt hat und auch weiterhin arbeiten wird, sind beispielsweise die fachlichen Grundlagen für eine Senatsdrucksache der Freien und Hansestadt Hamburg, Finanzierungsgrundsätze zu Fördermöglichkeiten und das Antragsverfahren erarbeitet worden. Ziel ist es, in Zukunft nach vorgegebenen, standardisierten Bewertungskriterien für die Unterhaltungsaufwendungen der kleinen Häfen zur Minderung/ Beseitigung der Verschlickung und für ggf. auftretende Härtefälle einen bis zu 30%igen Anteil bei Nachweis einer gesicherten Finanzierung der Restsumme als Eigenanteil der Hafенbetreiber aus dem Fondsvermögen zu finanzieren. Mit der Auflage des Fonds mit einem Stiftungskapital von 10 Mio € durch die Freie und Hansestadt Hamburg wird voraussichtlich im Herbst 2007 gerechnet.

4. Gespräche mit den Umweltverbänden

Die Diskussion der geplanten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen auf der Grundlage eines Landschaftspflegerischen Begleitplanes und einer Umweltverträglichkeitsuntersuchung zum Vorhaben konnte, bedingt durch Verzögerungen in der Bearbeitung, nicht in der für die Moderation zur Verfügung stehenden Zeit umgesetzt werden. Gleichwohl wurde der Dialog mit den Umweltverbänden und der sich zusätzlich angeschlossenen Interessengemeinschaft der Elbe-Weser Fischer e.V. einerseits sowie der Hafенwirtschaft andererseits im Herbst 2005 aufgenommen, um in sechs Gesprächsrunden die Themen **“Beweissicherung der letzten Fahrrinnenanpassung“**, **“Morphologie der Tideelbe“** und **“Bedarf für eine weitere Fahrrinnenanpassung“** eingehend fachlich zu erörtern. Der BUND Niedersachsen und der BUND Hamburg hatten gemeinsam einen umfangreichen Fragenkatalog für das Planfeststellungsverfahren vorgelegt, der im letzten Moderationsgespräch lediglich auszugsweise behandelt werden konnte.

Im Ergebnis wurden die unterschiedlichen Standpunkte zum Gesamtvorhaben mit dem Schwerpunkt Bedarf unter Einbeziehung der Ergebnisse des PROGNOSE-Gutachtens, alternativer Umschlagsmodelle, Tiefgangsauslastung, Sichtweisen der Reeder und anderer Einflussgrößen deutlich gemacht und kontrovers diskutiert. Eine Fortsetzung der Moderationstätigkeit wird von beiden Seiten bei den nach wie vor unterschiedlichen Sichtweisen zu den behandelten Themen nicht mehr für erforderlich gehalten; die weitere fachliche Auseinandersetzung erfolgt voraussichtlich im rechtlichen Verfahren.

5. Sonderthemen

5.1 Entwicklungsperspektiven der Häfen

Die langfristige Sicherung der Zufahrt zum Hafen Brunsbüttel im Spannungsfeld der geplanten Maßnahme wurde im November 2004 aufgegriffen und in vier Gesprächen mit Vertretern der Hafengemeinschaft Brunsbüttel, dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und

Verkehr des Landes Schleswig-Holstein, der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes und seinen Fachdienststellen sowie der Lotsenvereinigung erörtert. Im Ergebnis konnte den Bedenken der Hafengemeinschaft, die auch seitens des Landkreises Dithmarschen uneingeschränkt geteilt wurden, dahingehend begegnet werden, dass in die Vorhabensdokumentation für die weitere Fahrrinnenanpassung ein Warteliegeplatz mit zwei Ausbaustufen aufgenommen wird. Ein abschließendes Gespräch fand nach erfolgreicher Beendigung der Moderation im September 2006 auf ministerieller Ebene mit den direkt betroffenen Institutionen statt.

Die Fragen zur möglichen Beeinträchtigung der beabsichtigten Ausbauplanungen der Häfen Cuxhaven (Erweiterung der Liegeplätze 4,5 und 6) und Stade-Bützfleth (drei Ausbaustufen) aus nautischer Sicht durch die geplante weitere Fahrrinnenanpassung konnten ebenfalls in jeweils zwei Moderationsgesprächen für alle Beteiligten zufriedenstellend beantwortet werden.

5.2 Belange der Fischerei

Die Einbindung der schleswig-holsteinischen Krabbenfischerei in den Planungsprozess der Maßnahme erfolgte im März 2005. Im Fokus des Informations- und Gesprächsbedarfs standen die möglichen Auswirkungen der geplanten Unterwasserablagerungsflächen (UWA) in der Medemrinne und im Neufelder Sand auf die Küstenfischerei. In zwei öffentlichen Informationsveranstaltungen, ergänzt durch zwei Moderationsgespräche, wurden die Eckpunkte für die Einrichtung eines Arbeitskreises festgelegt. Der Arbeitskreis, bestehend aus Vertretern der Fischerei, der Projektgruppe und der Bundesanstalt für Wasserbau-Dienststelle Hamburg- (BAW-DH) hat in drei Sitzungen die Planung und Bauausführung sowie fachliche Anregungen der kooperativen Fischereiexperten umfassend diskutiert, mit dem Ergebnis, dass die Landesvereinigung der Erzeugerorganisation für Nordseekrabben- und Küstenfischer an der Westküste e.V. auch in die künftige Planungs- und Bauphase eng eingebunden wird, damit die Stabilität der UWA, die auftretenden Verluste beim Einspülvorgang, das Strömungsklima, das Einbringverfahren mit Auswirkung auf die Trübung, die Korngrößen für das Abdeckmaterial und andere aus fischereilicher Sicht zu beachtende Einflussgrößen optimiert werden können. Damit wurden nach derzeitigem Sachstand alle im Rahmen der Moderation zu behandelnden Fachfragen ergebnisorientiert erörtert.

5.3 Hamburger Yachthafen Wedel

Sog- und Schwellprobleme sowie die negative Entwicklung der Sedimentationsverhältnisse im Hamburger Yachthafen Wedel sind ebenfalls im Zusammenhang mit der geplanten Fahrrinnenanpassung in einem Moderationsverfahren problematisiert worden. Gegenstand der fachlichen Diskussion sind die Bewertung der aktuellen Situation auf der Grundlage einer Zusammenstellung der Beeinträchtigungen seit 1999 und die möglichen hydrologischen und morphologischen Auswirkungen der Maßnahme auf den Betrieb des Yachthafens. Seit Beginn der Moderation im November 2004 sind bislang sechs Gespräche mit der Yachthafengemeinschaft, der Projektgruppe, der BAW-DH und fallweise der WSD Nord und der Hamburg Port Authority (HPA) geführt worden. Im Ergebnis ist festzuhalten, dass auf der Grundlage eines Forschungsvorhabens zu "Grundsatzuntersuchungen zur Reduzierung langperiodischer, schiffserzeugter Belastungen von Sportboothäfen an Seeschiffahrtsstraßen" der BAW DH verschiedene technische Lösungsmöglichkeiten auch für den Hamburger Yachthafen einen Vorteil zur Reduzierung der Wellenunruhe im Hafen bringen könnten.

Eine Prüfung der vertraglichen Vereinbarungen und mögliche Aktualisierungen der Unterhaltungs- und Verkehrssicherungspflicht in Bezug auf eine Anpassung der Selbstbeteiligung wurden eingehend beleuchtet. Die Moderation wurde dahingehend

erfolgreich abgeschlossen, dass die Yachthafengemeinschaft, die Projektgruppe und die HPA einvernehmlich den Abschluss eines Vertrages anstreben, in dem die zur Minderung der befürchteten negativen Auswirkungen der anstehenden Fahrrinnenanpassung auf den Yachthafen erforderlichen Maßnahmen festgelegt werden. Davon unbenommen wird die Yachthafengemeinschaft ihre Forderungen zur Einrichtung von strömungsberuhigenden Aktivitäten und Maßnahmen für den Hafen in das öffentliche Verfahren einbringen.

5.4 Beregnung/Bewässerung mit Elbewasser

Die Gefährdung landwirtschaftlicher Flächen durch Beregnung/ Bewässerung im Landkreis Stade war bereits Gegenstand rechtlicher Auseinandersetzungen bei der letzten Fahrrinnenanpassung. Entsprechend der seinerzeitigen Beschlusslage (PF- Beschluss vom Februar 1999) wurde im Rahmen der Moderation dieses Thema im Herbst 2006 aufgegriffen. Nach entsprechender Vorbereitung erfolgten zwei Moderationsgespräche mit den betroffenen Verbänden, dem Landkreis Stade und der Projektgruppe mit dem Ziel, möglichst im Vorwege über eine Vereinbarung den Belangen der Landwirtschaft (Obstanbau) und der Tränkewasserversorgung in dem gebotenen Umfange Rechnung zu tragen und eine erneute gerichtliche Prüfung zu vermeiden.

Im Ergebnis wird in Abstimmung mit den Betroffenen ein Warn- und Alarmplan für die Frostschutzberegnung und die anfeuchtende Beregnung erstellt, in dem die qualitativen Voraussetzungen für die wasserwirtschaftliche Steuerung und Regelung der Entnahme bezogen auf den Bezugspegel Wischhafen auch unter Einbeziehung der möglichen Erweiterung des Messstellennetzes und dem Einsatz von mobilen Messgeräten zur Ermittlung des aktuellen Salzgehaltes festgelegt werden. Zur künftigen Sicherstellung der Tränkewasserversorgung wurde ebenfalls eine gemeinsame Vorgehensweise abgestimmt.

6. Zusammenfassung

Ausgehend von der auch durch das Niedersächsische Umweltministerium unterstützten Empfehlung der Landräte der elbanliegenden Landkreise, bereits im Vorwege die mit der geplanten weiteren Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe verbundenen konflikträchtigen Themen in einem Moderationsverfahren zu behandeln, ist im Ergebnis festzuhalten, dass durch den sachgerechten und lösungsorientierten Dialog mit allen Beteiligten viele strittige und von unterschiedlicher fachlicher Auffassung geprägte “Knackpunkte“ transparent gemacht und entsprechende positive Beiträge zur Förderung des gegenseitigen Verständnisses zwischen den Planenden und den Betroffenen geleistet wurden.

Prof. Dr. Reincke