

Block 5B: Tideelbe

Chair: Dr.-Ing. Peter Ruland

Planung und Genehmigung der "Elbvertiefung": Ein Erfahrungsbericht

Oellerich J.¹, Kindermann M.¹

¹*Hamburg Port Authority, Unternehmensbereich Entwicklungsvorhaben, Hamburg, Germany*

Die Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe wurde von 2002 bis 2012 geplant, im April 2012 genehmigt, im Juni 2012 beklagt und deshalb bis heute (Abfassung des Abstracts) nicht in Angriff genommen. Dessen ungeachtet erfreut sich die „Elbvertiefung“ eines großen öffentlichen Interesses. Während sie viele Menschen als ökologisch problematisch einschätzen, gilt die Fahrrinnenanpassung der maritimen Wirtschaft als prominentes Beispiel für die mangelnde Fähigkeit, notwendige Infrastrukturprojekte in Deutschland zügig zu planen und zu bauen. Nach kurzer Skizze der Ausbauplanung und der begleitenden Strombau- und Kompensationsmaßnahmen zeigt der Vortrag, wie im Laufe des Planungs- und Genehmigungsprozesses zahlreiche Konflikte aufgelöst werden konnten, während sich andere als unauflöslich erwiesen. Doch unterscheidet sich die Fahrrinnenanpassung der Elbe in Bezug auf Interessenkollisionen, kritische öffentliche Wahrnehmung und Planungsdauer wirklich von anderen größeren Bauprojekten? Neuere Befragungen entlang der Tideelbe zeigen, wie sich die Menschen mit dem Fluss und den ihn umgebenden Landschaften identifizieren und liefern manche nachträgliche Erklärung.

Weitere Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe - Kooperative Planung einer alternativen Wasserbereitstellung

Smidt H.-J.¹, Osterwald J.²

¹*Grontmij GmbH, Niederlassung Stade, Stade, Germany,* ²*Geschäftsstelle weitere Fahrrinnenanpassung, c/o Wasser- und Schifffahrtsamt, Hamburg, Germany*

Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung plant eine Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe an die Erfordernisse der Containerschifffahrt. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens wurde untersucht, in wie weit eine stromaufwärts gerichtete Verschiebung der Brackwasserzone eintreten könnte. Das hätte negative Folgen für die landwirtschaftliche Nutzung des Elbewassers. So werden z.B. im Alten Land unterhalb Hamburgs große Mengen salzfreies Wasser zur Frostschutzberegnung der Obstbaukulturen benötigt. Die anliegenden Nutzer forderten ein Konzept, um unabhängiger von der Wasserentnahme aus der Elbe werden zu können. Ergebnis ist ein übergreifendes, modular umsetzbares Gesamtkonzept zur alternativen Wasserbereitstellung in der niedersächsischen Elbmarsch.

Die Ausarbeitung des Konzeptes erfolgte in enger Abstimmung mit den Wasser- und Bodenverbänden und Wasserbehörden. Ziel der verhandelnden Planung war die Suche nach einer für alle Seiten akzeptablen und konsensfähigen Lösung, die zeitaufwändige Klagen im Planfeststellungsverfahren vermeiden sollte. Es zeigt sich, dass nicht immer das Gemeinwohl gegenüber den Einzel- und Partikularinteressen die Oberhand behält, das gewählte Vorgehen gleichwohl ein Gewinn für alle Seiten sein kann.

Fahrrinnenausbau und ökologischer Mehrwert - ein Widerspruch?

Osterwald J.¹, Grünwald K.², Küpker M.³

¹Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Außenstelle Nord, Geschäftsstelle Fahrrinnenanpassung, Hamburg, Germany, ²Wasser- und Schifffahrtsamt Hamburg, Neubau, Hamburg, Germany, ³Wasser- und Schifffahrtsamt Hamburg, Geschäftsstelle Fahrrinnenanpassung, Hamburg, Germany

Das Elbeästuar ist seit Jahrhunderten durch starke Nutzungen wie Schifffahrt, Industrie und Landwirtschaft geprägt. Gleichzeitig ist es Heimat zahlreicher wertvoller Pflanzen und Tiere und stellt somit einen einmaligen, schützenswerten Naturraum von europäischer Bedeutung dar. In diesem Spannungsfeld findet der geplante Fahrrinnenausbau von Unter- und Außenelbe statt. Eine restriktive Umsetzung des Ausbauerfordernisses führt über die Minimierung der Baggermengen und deren Verwendung in einem integrierten Strombaukonzept zu einem nahezu wasserstandsneutralen Eingriff. Darüber hinaus werden mit dem Strombaukonzept unerwünschte anthropogene Veränderungen der Vergangenheit im Einklang mit der natürlichen Entwicklung gedämpft. Ein aus der langjährigen Ästuarentwicklung abgeleitetes Leitbild zielt auf einen unterhaltungsarmen Naturraum und wird in einem ersten Schritt umgesetzt. Grundsätzlich leistet der Ausbau einen maßgeblichen Beitrag zu positiven ökologischen Effekten der Energie- und CO₂-Bilanz. Am Beispiel ausgewählter ökologischer Parameter wird die umweltverträgliche Planung belegt, anhand von Kompensationsmaßnahmen wird dargestellt, dass wesentliche Umweltaspekte in die Planung integriert und berücksichtigt wurden.

Überlegungen für ein zukünftiges Sedimentmanagement Tideelbe

Röper H.¹, Entelmann I.², Flecken C.³, Thode K.⁴

¹Hamburg Port Authority, Hamburg, Germany, ²WSA Hamburg, Hamburg, Germany, ³Hamburg Port Authority, Hafeninfrastruktur Wasser, Hamburg, Germany, ⁴Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Außenstelle Nord, Dezernat 'Regionales Management', Kiel, Germany

Der Erhalt der Unter- und Außenelbe als Natur- und Wirtschaftsraum ist von überragender Bedeutung für die Region. Die Sicherung der Schifffahrtsstraße Elbe und der Zugänglichkeit zum Hamburger Hafen bedarf einer systemübergreifenden Strategie für die regelmäßig erforderlichen Unterhaltungsbaggerungen. Noch immer stellt dabei die aus dem gesamten Elbeinzugsgebiet eingetragene Schadstoffbelastung eine besondere Herausforderung dar, denn sie wirkt sich direkt auf die Qualität der in der Tideelbe in großen Mengen anfallenden Sedimente aus. Ein nachhaltiges Sedimentmanagement muss diese Herausforderungen ebenso wie die gewässerökologischen und naturschutzfachlichen Anforderungen einerseits und die hydromorphologischen Prozesse andererseits berücksichtigen. Ein wesentlicher Beitrag zur Gesamtoptimierung liegt in der Stabilisierung des Feinsedimenthaushaltes der Tideelbe. Adaptive Strategien und ein dauerhaftes Monitoring sollen zukünftig eine flexible Optimierung des Gesamtsystems unter ökologischen und ökonomischen Aspekten ermöglichen. Auf Ebene der nationalen sowie internationalen Elbeschutzkommissionen (FGG Elbe / IKSE) sollen Ende 2013 Maßnahmenvorschläge zum Umgang mit schadstoffbelasteten Sedimenten vorliegen.