

## **Anlage 5-4 zum Bewirtschaftungsplan zum Vorhaben Westerweiterung des Container Terminal Hamburg**

Für das Vorhaben „Westerweiterung des Container Terminal Hamburg“ wurde von der Hamburg Port Authority AöR ein Antrag auf Planfeststellung gestellt. Ein Planfeststellungsbeschluss liegt für dieses Vorhaben gegenwärtig noch nicht vor. Durch die bereits erfolgte Öffentlichkeitsbeteiligung und Erörterung ist es allerdings als planerisch verfestigt zu bewerten. Die FHH geht davon aus, dass ein Planfeststellungsbeschluss für das Vorhaben wenn nicht vor, so doch alsbald nach Beginn des 2. Bewirtschaftungszyklus vorliegen wird und es in der Folge auch zu einem Baubeginn der Westerweiterung des CTH in diesem Zeitrahmen kommt.

*Mit Ergänzung der Antragsunterlagen Ende 2014 wurde für das benannte Vorhaben vorsorglich eine Ausnahmegenehmigung vom Verschlechterungsverbot gemäß § 31 Abs. 2 WHG beantragt. Das überwiegend öffentliche Interesse wurde hierbei von der Antragstellerin kenntlich gemacht (<http://www.hamburg.de/bwvi/westerweiterung-eurogate-cth>). Wesentliche Grundlage für den gestellten Ausnahmeantrag bildet eine eigenständige fachgutachterliche Beurteilung, ob das Vorhaben mit den Zielen der Wasserrahmenrichtlinie bzw. den Bewirtschaftungszielen gemäß § 37, 44 und 47 WHG vereinbar ist (<http://www.hamburg.de/bwvi/westerweiterung-eurogate-cth>).*

*Der Antrag auf Ausnahme gemäß § 31 Abs. 2 WHG betrifft in erster Linie den Wasserkörper:*

- *Elbe Hafen; DE\_RW\_DEHH\_el\_02; Wasserkörpernummer; 33002*

*sowie vorsorglich die Wasserkörper*

- *Elbe Ost; DE\_RW\_DEHH\_el\_01; Wasserkörpernummer 33001*
- *Elbe West; DE\_RW\_DEHH\_el\_03; Wasserkörpernummer 33003*
- *Elbe Übergangsgewässer; DE\_TW\_DESH\_T1.5000.01; Wasserkörpernummer T1.5000.01*
- *Elbe Küstengewässer; DW\_CW\_N3.5000.04.0; Wasserkörpernummer N3.5000.04.01*

*Dem Antrag auf Ausnahme lagen folgende Erwägungen zugrunde:*

### **Gründe für das Ausbauvorhaben:**

*Die wirtschaftliche Notwendigkeit der Maßnahme sowie die genaue Darstellung der Planungen sind in den Antragsunterlagen ausführlich in der Bedarfsbegründung und dem Erläuterungsbericht dargelegt (<http://www.hamburg.de/bwvi/westerweiterung-eurogate-cth>). Im Folgenden werden die wesentlichen Angaben zum Vorhaben kurz zusammengefasst:*

*Der Hamburger Hafen zählt nach wie vor als größter deutscher Seehafen nicht nur zu den weltweit führenden Universalhäfen, sondern auch zu den größten Containerhäfen der Welt. Insbesondere der darin stattfindende Containerverkehr leistet einen wesentlichen Beitrag zur wirtschaftlichen Entwicklung der Freien und Hansestadt Hamburg und der gesamten norddeutschen Region. Wertschöpfung, Beschäftigung und Steueraufkommen werden durch den Hafen geschaffen und gesichert. Zudem hat der Hamburger Hafen als größter deutscher Seehafen eine erhebliche Bedeutung für die im- und exportabhängige Volkswirtschaft Deutschlands und deren Einbindung in die internationalen Warenströme einer zunehmend globalisierten Weltwirtschaft.*

*Das Vorhaben dient in besonderem Maße insgesamt der weiteren Stärkung des Hamburger Hafens. Der CTH hat dabei innerhalb des Hamburger Hafens eine besondere Stellung. Gründe von überwiegendem öffentlichem Interesse für das hiesige Vorhaben bestehen daher nicht nur aus allgemeinen hafenwirtschaftlichen Gründen, in ihrer Verbindung mit den allgemeinwirtschaftlichen Interessen am Hamburger Hafen, sondern gerade auch unter besonderer Berücksichtigung des CTH. Hervorzuheben ist hier insbesondere die leichte nautische Zugänglichkeit des CTH am westlichen Eingang des Hamburger Hafens, die ebenfalls mit der zunehmenden Größe der Nordeuropa und Hamburg anlaufenden Schiffe weiter an Bedeutung gewinnen wird.*

Die Westerweiterung des CTH stellt dem Hamburger Hafens somit zusätzliche Umschlagskapazitäten insbesondere für Großschiffe zur Verfügung, um seine Wettbewerbsfähigkeit langfristig zu sichern.

Zu diesem Aspekt gehört auch, dass Schiffe in diesem Hafenteil frei von Höhenrestriktionen durch Brücken operieren können. Zudem ermöglicht die kurze Manövrierzeit beim Ein- und Auslaufen eine längere Umschlagzeit am Terminal und eine bessere Ausnutzung des Tidefensters.

Die genannten Gründe der Hafen- und der sonstigen Wirtschaft werden schon durch § 1 HafenEG als Gründe des öffentlichen Interesses definiert.

Die Verwirklichung des Vorhabens dient aus Sicht der FHH somit dem Wohl der Allgemeinheit. Die genannten für eine Verwirklichung des Vorhabens sprechenden Gründe sind geeignet, auch im Falle einer anzunehmenden Verschlechterung im Sinne der WRRL das Vorhaben im Sinne des § 31 Abs. 2 WHG ausnahmsweise zuzulassen.

### **Gegenstand des Vorhabens:**

Gegenstand des Vorhabens ist die Umstrukturierung des Petroleumhafenareals zur Errichtung der Infrastruktur einer Containerterminalerweiterung (Westerweiterung des CTH), bestehend aus einer Kaimauer mit leistungsfähigen Liegeplätzen für die Abfertigung von Großcontainerschiffen sowie die Schaffung einer zugehörigen Terminalfläche. Die Westerweiterung des CTH stellt somit zusätzliche moderne Umschlagskapazitäten für den immer mehr von Großschiffen dominierten Containerumschlag am nautisch günstigen westlichen Rand des Hamburger Hafens zur Verfügung.

Das Vorhaben beinhaltet bauliche Maßnahmen im Bereich des Oberflächenwasserkörper Elbe-Hafen von ca. Elbe-km 627,5 bis 629.



Abbildung 1: Luftbild – Projektskizze der Westerweiterung des CTH

Es sollen Liegeplätze für 2 Großcontainerschiffe und ein Feederschiff geschaffen werden. Eine zusätzliche Umschlagkapazität von rd. 2 Mio. Standardcontainer (TEU) wird angestrebt.

Daraus leiten sich die drei Kernbestandteile der Infrastrukturmaßnahme wie folgt ab:

a) Herstellung einer Kaimauer auf einer Gesamtlänge von etwa 1.050 m. Die neue Kaimauer schließt an die vorhandenen Liegeplätze am Predöhlkai (am westlichen Ende des heutigen Liegeplatzes 7a) an und verläuft etwa 600 m in nordwestlicher Richtung bis zur Elbe. Dort knickt sie nach Westen ab und verläuft ca. 450 m parallel zum Bubendey-Ufer. Anschließend wird eine Böschung und eine Flügelwand über eine Länge von ca. 100 m zum Abfangen des Geländesprunges vorgesehen.

b) Abtrag der wasserseitig der geplanten Kailinie gelegenen, etwa 7,5 ha großen Landflächen bis in eine Tiefe von etwa NN -17,3 m. Mit dem Abtrag der Böden vor der neuen Kaimauer und der Herstellung der wasserseitigen Zufahrt zu den neuen Liegeplätzen ist eine Vergrößerung des Drehkreises in der Elbe von heute 480 m auf zukünftig 600 m verbunden. Unmittelbar vor der zukünftigen Kaianlage wird eine ca. 60 m breite Liegewanne hergestellt, die eine Solltiefe von ca. NN -17,7 m erhält. Im Bereich des Parkhafens ist darüber hinaus eine Unterhaltungstiefe von ca. NN -18,8 m zusammen mit einer sich in Richtung Fahrrinne anschließender Sedimentrinne geplant, die bis ca. NN -20,8 m tief ist und dort eine Breite von ca. 30 m aufweist.

c) Herstellung einer Fläche von etwa 38 ha als zukünftige Terminalfläche. Hierfür wird der Petroleumhafen vollständig auf einer Fläche von etwa 13 ha verfüllt.

Weitere nennenswerte Bestandteile der Infrastrukturmaßnahme:

- Neubau der Richtfeuerlinie (Unter- und Oberfeuer)
- Umsetzen eines vorhandenen und zusätzlicher Neubau eines weiteren Radarturms

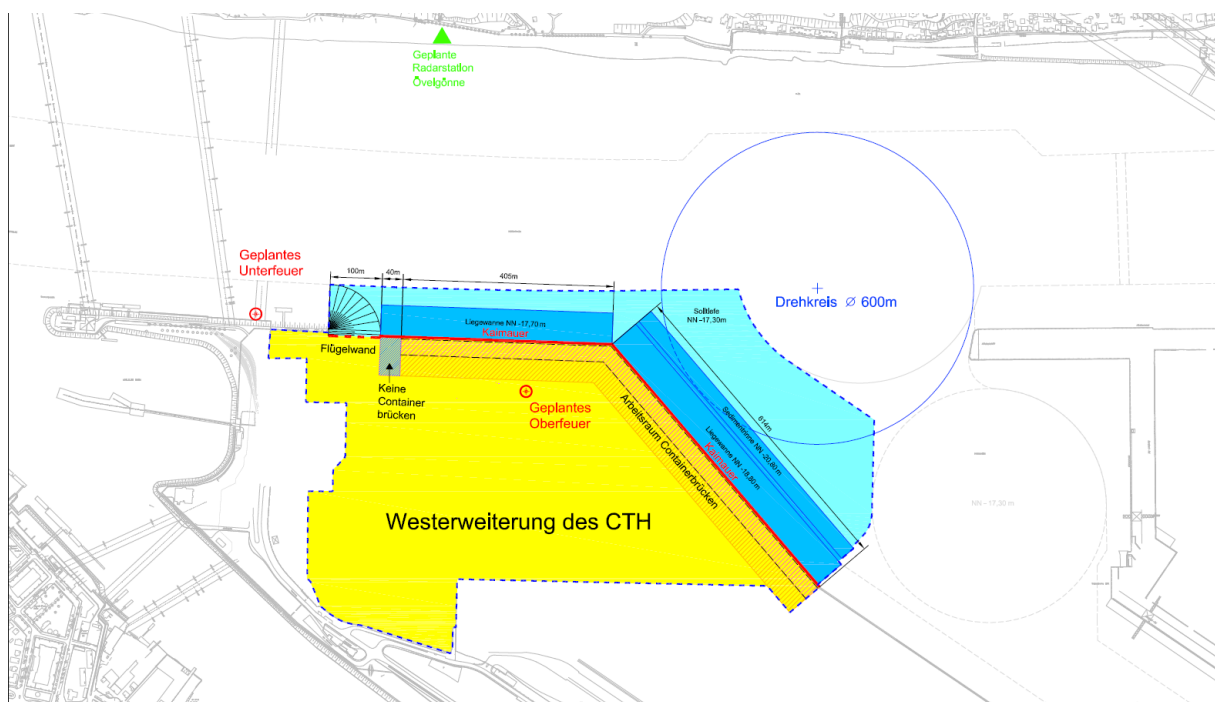


Abbildung 2: Projektbestandteile der Westerweiterung des CTH (versetzter Radarturm am südöstlichen Ende des Waltershofer Hafens nicht im Ausschnitt dargestellt)

Weitere Details zum Vorhaben können den Planfeststellungsunterlagen im Internet (<http://www.hamburg.de/bwvi/westerweiterung-eurogate-cth>) entnommen werden.

**Abwägung:**

*In dem in das Planfeststellungsverfahren eingeführten Antrag auf Ausnahme nach § 31 Abs. 2 WHG wurden die verschiedenen dem Vorhaben gegenläufigen öffentlichen Belange gegenüber gestellt. Darin kommt die Antragstellerin zu dem begründeten Ergebnis, dass die öffentlichen Gründe, die mit dem Vorhaben verfolgt werden, und zwar unter Inanspruchnahme der betroffenen Flächen, die hierdurch beeinträchtigten gewässerschutzrechtlichen Belange überwiegen. Dies vor dem Hintergrund, dass die mit dem Vorhaben verfolgten öffentlichen Belange von besonderer Wichtigkeit und Bedeutung für die FHH sowie den gesamten norddeutschen Raum sind, wohingegen die Gewässerbeeinträchtigungen nach dem Inhalt der bisherigen fachgutachterlichen Bewertung entweder nicht gegeben sind (Zustandsklassentheorie) oder jedenfalls keine besonders gravierenden Ausmaße haben werden (Status-Quo-Ansatz).*

*Ein Großteil der zu erwartenden Auswirkungen des Vorhabens kann im Zuge der Planfeststellung durch die Anordnung von Schutzvorkehrungen bzw. Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen vermieden oder minimiert werden. Mit dem Vorhaben verbundene unvermeidbare Eingriffe in Natur und Landschaft werden durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege angemessen kompensiert. Möglichen Beeinträchtigungen von Natura-2000-Gebieten bzw. prioritären Arten wurden durch einen eigenständigen Fachbeitrag bewertet und können ausgeschlossen werden.*

*Zumutbare Alternativen, um den mit dem Projekt verfolgten Zweck an anderer Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen zu erreichen, existieren nicht.*

*Eine ausführliche Darstellung der Begründung für die Inanspruchnahme der Ausnahme und das Vorliegen der Ausnahmegründe einschließlich der zu treffenden praktikablen Vorkehrungen, um negative Auswirkungen auf den Wasserkörper zu mindern, kann den Antragsunterlagen entnommen werden <http://www.hamburg.de/bwvi/westerweiterung-eurogate-ctf>.*

*Im Zuge des bisherigen Planfeststellungsverfahrens für das Vorhaben „Westerweiterung des Container Terminal Hamburg“ erfolgte die Prüfung sowohl nach dem Ansatz der Zustandsklassentheorie wie auch vorsorglich nach dem Ansatz einer strengen Status Quo-Theorie, da zu dem Zeitpunkt offen war, welchem Maßstab für die Verschlechterung der EuGH folgt. Der EuGH hat sich im Urteil vom 01.07.2015 im Weserverfahren (C-461/13) nicht der Status Quo-Theorie angeschlossen, sondern entschieden, dass der Begriff der Verschlechterung des Zustands eines Oberflächenwasserkörpers dahin auszulegen ist, dass eine Verschlechterung erst vorliegt, sobald sich der Zustand mindestens einer Qualitätskomponente im Sinne von Anhang V der WRRL um eine Klasse verschlechtert. Nur wenn die betreffende Qualitätskomponente bereits in der niedrigsten Klasse eingeordnet ist, stellt jede Verschlechterung dieser Komponente eine „Verschlechterung des Zustands“ eines Oberflächenwasserkörpers dar. Die Antragsunterlagen folgen damit einem strengeren rechtlichen Ansatz als er nunmehr vom EuGH angesetzt wurde. Derzeit wird begutachtet, inwieweit nach den Vorgaben des EuGH für die Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe von einer Verschlechterung ausgegangen werden muss und ob eine Ausnahme erforderlich ist. Diese Prüfung war zum Zeitpunkt der Aufstellung dieses Bewirtschaftungsplans noch nicht abgeschlossen. In jedem Fall ist – mit oder ohne Inanspruchnahme einer Ausnahme – davon auszugehen, dass das Vorhaben im 2. Bewirtschaftungszeitraum verwirklicht wird.*