

Vorlage Nr. VI/16/2010
für den Magistrat

Anzahl Anlagen: 1

Planfeststellungsverfahren für den Bau eines Schlepperhafens am Nordende von CT 4

A Problem

Mit Schreiben vom 30.12.2009 hat der Senator für Bau, Umwelt, Verkehr und Europa das wasserrechtliche Planfeststellungsverfahren für den Bau eines Schlepperhafens in Bremerhaven am Nordende von CT 4 eingeleitet und die Stadt Bremerhaven zu einer Stellungnahme bis zum **12. Februar 2010** aufgefordert. Nach § 36 Abs. 1 BauGB besteht das Erfordernis des gemeindlichen Einvernehmens.

Für die o. g. Ausbauvorhaben wird ein Planfeststellungsverfahren nach § 111a Bremisches Wassergesetz (BremWG) durchgeführt. Antragstellerin des Vorhabens ist Bremenports.

Die Vorprüfung des Einzelfalles gemäß § 3 Abs. 6 UVPG ergab, dass durch das Vorhaben erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen zu erwarten sind, was eine Umweltverträglichkeitsprüfung notwendig machte.

Die verfahrensmäßigen und planungsrechtlichen Anforderungen werden im Rahmen des anstehenden Planverfahrens entsprechend des beiliegenden Übersichtsplanes (**s. Anlage**) abgearbeitet:

Planungsrechtliche Situation

Der geplante Schlepperhafen befindet sich am Nordende des Containerterminals 4 auf dem Gebiet der Stadt Bremerhaven. Nördlich angrenzend verläuft die Stadt- und Landesgrenze zur Stadt Langen sowie zum Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer.

Der Bereich des geplanten Schlepperhafens ist im wirksamen Flächennutzungsplan der Seestadt Bremerhaven (27. Juni 2006) als Wasserfläche und Grünfläche dargestellt. Nach Herstellung des Schlepperhafens wird ein Teil des als Grünfläche vorgesehenen Bereichs in Wasserfläche geändert.

Da es sich bei der geplanten Anlage des Schlepperhafens am Nordende CT 4 jedoch nicht um eine raumbedeutsame Planung handelt und die geplanten Maßnahmen die städtebaulichen Grundzüge des Flächennutzungsplanes gem. § 5 Baugesetzbuch (BauGB) nicht berühren bzw. der Grundkonzeption nicht widersprechen, ist ein Flächennutzungsplanänderungsverfahren parallel zum wasserrechtlichen Planfeststellungsverfahren nicht erforderlich. Der durch den Schlepperhafenbau entstehende Änderungsbedarf kann zu einem späteren Zeitpunkt, im Rahmen einer „redaktionellen Änderung“ bei der Gesamtfortschreibung des Flächennutzungsplanes eingearbeitet werden.

Ein Bebauungsplan existiert für das Plangebiet nicht.

Planrechtfertigung

Die künftige wirtschaftliche Entwicklung des Bundeslands Bremen hängt in entscheidendem Maße von der Umschlagsentwicklung in den Häfen und dabei insbesondere vom Wachstum der

Ladungsströme in Bremerhaven ab.

Die tragenden Säulen der dynamischen Umschlagsentwicklung in der Seestadt sind der Container- und der Automobilumschlag. Für die zügige Abfertigung der Seeschiffe stellt die zeitnahe Verfügbarkeit einer ausreichenden Zahl von Hafenschleppern eine unentbehrliche Voraussetzung dar. Zu ihren Aufgaben zählt in erster Linie die Assistenz von Seeschiffen vom Fahrwasser der Außenweser zu ihren jeweiligen Liegeplätzen und wieder zurück ins Fahrwasser. Darüber hinaus werden die Schlepper in Bremerhaven auch als Transportmittel für die Hafenslots eingesetzt.

Die Zahl der von den Hafenschleppern assistierten und nach Bremerhaven einlaufenden Seeschiffe hat sich im Zeitraum 2002 bis einschließlich 2008 um jährlich rd. 7% auf 3.804 erhöht. Abgesehen von einem für 2009 zu erwartenden Rückgang des Umschlags und der assistierten Seeschiffe um pauschal rd. 15% (auf 3.348 assistierte Schiffe) wird ab 2010 wieder mit steigenden Zahlen gerechnet.

Für den Zeitraum bis zum Jahr 2025 wird von weiter steigenden Umschlagzahlen und in Verbindung damit von einer weiteren Zunahme der zu assistierenden Seeschiffe um rund 54% (im Vergleich zu 2008) ausgegangen. Die aktuell vorhandene Zahl von 24 Hafenschleppern spiegelt den heutigen Assistenzbedarf in Bremerhaven wider. Von den Schlepperreedereien wurde bisher der steigende Assistenzbedarf durch die Infahrtnahme zusätzlicher Hafenschlepper kompensiert.

Da aktuell aber bereits eine zu geringe Anzahl geeigneter Schlepperliegeplätze zur Verfügung steht und zudem sowohl aus ökonomischen wie aus ökologischen Gründen eine Reduktion der Anfahrtswege und –kosten angestrebt wird, ist vor dem Hintergrund der prognostizierten Steigerungsraten die Bereitstellung zusätzlicher geeigneter Liegeplätze insbesondere im tideabhängigen Bereich erforderlich. Für die Bewältigung des zusätzlichen Assistenzbedarfs bis zum Jahr 2025 wird von insgesamt 13 zusätzlichen Hafenschleppern und damit auch von 13 neu zu errichtenden Liegeplätzen ausgegangen. Hiervon werden etwa 10 Liegeplätze im tideabhängigen Bereich benötigt.

Im Zuge des Schlepperhafenneubaus an der Kaiserschleuse wurden bereits 4 zusätzliche Liegeplätze realisiert. Es ergibt sich ein weiterer Bedarf von rd. 5-6 neuen und regelmäßig nutzbaren Schlepperliegeplätzen im tideabhängigen Bereich. Dieser zusätzliche Bedarf kann vor dem Hintergrund einer Reduktion der Anfahrtswege zu den Containerschiffen und aufgrund nicht vorhandener lokaler Alternativen nur am Nordende des CT 4 realisiert werden.

UVP

Das Vorhaben ist Gegenstand einer Umweltverträglichkeitsüberprüfung nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung. Gegenstand der UVP sind neben den Auswirkungen auf die Natur (Tiere, Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima) auch die Auswirkungen auf den Menschen, die Landschaft und Kultur und sonstige Sachgüter. Gemäß § 20 Abs. 3 ÖDG ist vom öffentlichen Gesundheitsdienst eine Prüfung der Gesundheitsverträglichkeit (GVP) im Rahmen der UVP durchzuführen. Die vom TdV gem. § 6 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz vorzulegenden Unterlagen sind in den Planunterlagen enthalten.

Eingriffsregelung

Entsprechend des landschaftspflegerischen Begleitplanes führt das Vorhaben nicht zu erheblichen Auswirkungen auf den Naturhaushalt und das Landschaftsbild, so dass keine Kompensationsmaßnahmen durchzuführen sind.

FFH - Verträglichkeit

Eine FFH-Verträglichkeitsstudie kommt zu dem Ergebnis, dass in keinem Fall erhebliche Beeinträchtigungen von Erhaltungszielen und Schutzzweck der FFH-Gebiete oder des Vogelschutzgebietes durch die Baumaßnahme auftreten werden. Dazu tragen auch die geplanten Vermeidungsmaßnahmen (reine Vibrationsrammung, Bauzeit außerhalb der Fintenwanderung)

bei.

B Lösung

Die möglichen Auswirkungen der Planungsmaßnahme werden nachfolgend auf die wesentlichen Untersuchungsergebnisse beschränkt:

Ausführungsvariante

Unter Berücksichtigung ökologischer, ökonomischer, verkehrlicher und wasserbaulicher Aspekte wurde für die Ausgestaltung des Schlepperhafens mit seinen sechs Schlepperliegeplätzen der bestmögliche Kompromiss auch zur Erfüllung der hafenwirtschaftlichen Anforderungen gefunden. Die dauerhaft und baubedingt genutzte Hafenbereich wird ca. 1,1 ha umfassen. Im Bereich des Schlepperliegehafens und seiner Zufahrt wird eine Gewässersohle bis auf NN – 10,00 m hergestellt.

Unterwasserböschung und Erdarbeiten

Für die Herstellung der geplanten Hafensohle werden im überwiegenden Bereich ca. 2,0 bis 3,0 m abgetragen. Die feinsandigen und schluffigen Sedimente haben eine Größenordnung von ca. 30.000 m³, die mittels eines Wasserinjektionsgerätes entfernt werden. Nach den Beprobungen wurde festgestellt, dass keinerlei Hinweise auf negative Auswirkungen bei einer Umlagerung der Sedimente in den Bereich der Weser vorliegen.

Im Norden und Osten wird der Hafen durch eine unbefestigte Unterwasserböschung mit einer Neigung von 1:3 abgegrenzt.

Hochwasserschutz

Der vorgesehene Schlepperhafen liegt außerhalb der hochwassersicheren Landesschutzdeiche und ist daher nicht sturmflutsicher. Ab einer Wasserhöhe von mehr als NN +3,50m können die Schlepper nicht mehr von Land aus erreicht werden, was jedoch keine sicherheitstechnische Relevanz besitzt, weil die Schlepper permanent besetzt sind. Bei einer schweren Sturmflut verlassen die Schlepper die Liegeplätze und suchen einen Schutzhafen auf.

Anlegedalben und sonstige Ausrüstungen des Schlepperhafens

Bis auf den Schlepperliegeplatz Nr. 1 werden alle Schlepper an Anlegedalben befestigt. Eine Fenderung der Schlepper ist nicht vorgesehen, da die Schlepper seitlich mit Scheuerleisten ausgerüstet sind. An der nördlichen Querspundwand ist für den Schlepperliegeplatz 1 Haltepoler auf der Spundwand vorgesehen.

Der Zugang zu den jeweiligen Schlepperliegeplätzen wird über die Flügelwand des Bauwerkes CT4 geführt. Der Zugang zur Flügelwand erfolgt über ein Laufpodest.

Straßen- und Oberflächen

Für die Bauphase wird sich die erforderliche Baustelleneinrichtungsfläche auf Bereiche für Baustellencontainer, Büro, Aufenthaltsbereiche, Geräte- und Werkzeuglager beschränken. Die Zufahrt erfolgt über den Deichverteidigungsweg bis hin zu den Park- und Lagerflächen am Nordende des CT4, die sich im Besitz der Antragstellerin befinden.

Ver- und Entsorgungsleitungen

Die Herstellung von Versorgungsleitungen ist nicht vorgesehen. Es ist geplant, eine Landstromleitung zu den Liegeplätzen zu führen, die an den bestehenden Stromleitungen des Kajenbauwerkes CT 4 angeschlossen werden kann und die Schlepper während der Liegezeiten mit Strom versorgt. Hierzu werden die Stromanschlusskästen an den Zugangsstegen angeordnet.

Beleuchtungseinrichtungen

Die Zugangsstege werden gemäß den Unfallverhütungsvorschriften ausgeleuchtet. Hierbei werden ausschließlich Leuchtkörper eingesetzt, die nicht in Richtung Fahrwasser leuchten und somit keine Einwirkungen oder hindernde Wirkung auf den Schiffsverkehr haben.

Unterhaltungsmaßnahmen

Die Unterhaltung der Wassertiefen in dem Hafen soll in erster Linie durch die Spülwirkung der Schlepper selbst erfolgen. Die übrigen Ablagerungen (Feinsande oder Schlack in einer Größenordnung von ca. 20.000 – 30.000m³/Jahr), die nicht durch die Schlepper entfernt werden, sollen in regelmäßigen Abständen (1 bis 2-mal im Jahr) durch den Einsatz eines Wasserinjektionsgerätes entfernt werden.

Ablauf der Bauarbeiten

Der Beginn der Arbeiten wird für Juni 2010 angesetzt. So wird eine Bautätigkeit während der Wanderung der Finte und Schweinswale vermieden. Für die Arbeiten wird eine Zeitspanne von ca. 4 Monaten vorgesehen, so dass von einer Fertigstellung für Herbst 2010 vorgesehen ist. Sämtliche Gründungsarbeiten (nördliche Spundwand und Pfähle) können im Vibrationsverfahren eingebracht werden.

Lärm

Bauphase

Für die Prognoseberechnungen wurden insgesamt 9 maßgebliche Immissionsaufpunkte für die nächstgelegene Wohnbebauung in östlicher (1100m Entfernung; Imsum) und südöstlicher Richtung (1500m Entfernung; Weddewarden) festgelegt. Es handelt sich dabei um Mischgebiete, für die ein Immissionsrichtwert von 60 dB(A) gilt, und Wohngebiete, in denen der Immissionsrichtwert bei 55 dB(A) liegt. Im Rahmen der schalltechnischen Berechnungen wurde von einer Mitwindsituation ausgegangen.

Die Berechnungsergebnisse zeigen, dass an den festgesetzten Immissionsaufpunkten die Immissionsrichtwerte deutlich unterschritten werden. Selbst in den ungünstigsten Bauphasen (Einsatz der Vibrationsrammen) liegen die höchsten Werte in den Wohngebieten bei maximal 46 dB(A) und damit um mindestens 9 dB(A) unter dem Immissionsrichtwert von 55 dB(A).

Zudem ist durch den Betrieb des angrenzenden Containerterminals von einem ständig vorherrschenden Fremdgeräusch für den Immissionsbereich Weddewarden/Imsum mit Immissionspegeln von 49 bis 52 dB(A) auszugehen, sodass die anstehenden Arbeitsabläufe für den Bau des Schlepperhafens nur geringfügig bzw. nicht wahrzunehmen sein werden.

Betriebsphase

Bei der Prognose der Schallimmissionen wurde neben den Schlepperbewegungen auch das Betätigen des Signalhorns für die Ein- und Ausfahrt in den Schlepperhafen berücksichtigt. Die Berechnungsergebnisse zeigen, dass die rechnerischen Beurteilungspegel die vorgegebenen Orientierungswerte sowohl tagsüber als auch nachts an allen Immissionsaufpunkten deutlich unterschreiten. In der Nachtzeit werden die geltenden Orientierungswerte um mindestens 8 dB unterschritten, tagsüber sogar um 18 dB. Auch bei einer Steigerung der maximalen täglichen Anzahl der Schleppereinsätze auf 47 bis 55 (nach aktualisierter Prognose) ergibt sich weiterhin eine deutliche Unterschreitung der Orientierungswerte. Selbst bei dieser doppelten Auslastung des Schlepperhafens werden die Orientierungswerte tagsüber immer noch um 15 dB und nachts um 5 dB unterschritten.

Luftschadstoffe

Von zusätzlichen Luftschadstoffbelastungen durch den Schlepperverkehr im und rund um den neuen Schlepperhafen ist nicht auszugehen. Während der Liegezeiten sind die Schlepper an die Landstromversorgung angeschlossen, so dass die Motoren ruhen und keine Emissionen entstehen. Was die Einsatzzeiten der Schlepper betrifft, so ist die Steigerung der Luftschadstoffbelastung durch die Schlepperbewegungen im Zusammenhang mit der Gesamtmotorleistung des Abschnitts CT 4 als vernachlässigbar anzusehen.

Erholungsnutzung

Durch den Bau des Schlepperhafens CT 4 ist keine Änderung bezüglich der Erholungsfunktion gegenüber dem planfestgestellten Ausgangszustand bei CT 4 vorgesehen. Im Planfeststellungsbeschluss CT 4 wird eine Aussichtsplattform an der Nordwestspitze von CT 4 erwähnt, von der einerseits der Nationalpark Wattenmeer und andererseits die An- und Ablegemanöver der Schiffe beobachtet werden können. Die Zugänglichkeit ist wie folgt festgelegt: „Die Zugänglichkeit der Bereiche im Umfeld des CT IV bleibt wie bisher für das Landschaftserleben erhalten. Zusätzlich werden der neue Treibselräumweg und der Deichkronenweg für die Erholung freigegeben, sodass eine Zuwegung bis zur Nordspitze des Terminals besteht.“ (AVZ, S. 18)

In der aktuellen Planung des Schlepperhafens werden diese Vorgaben weiter eingehalten. Sowohl bei dem Deichverteidigungsweg als auch bei dem Treibselräumweg handelt es sich weiterhin um nicht öffentlich gewidmete Wege, die jedoch für Fußgänger bzw. Radfahrer –wie im Zusammenhang mit dem Neubau CT 4 planfestgestellt- zugänglich bleiben. Die Anlage zur festgelegten Aussichtsplattform und deren Zugänglichkeit wird nicht verhindert oder beeinträchtigt, zumal der mögliche Standortbereich nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens Schlepperhafen ist und der Bereich des Schlepperhafens nicht eingezäunt wird. Der Bereich bis zur Nordspitze des CT 4 bleibt erreichbar.

Auswirkungen auf Strömungs- und Sedimentationsverhältnisse

Bezüglich der Abflusssituation des Weddewarder Tiefs sind Simulationen der Firma IDN (Ingenieur-Dienst-Nord) durchgeführt worden. Durch den Bau des geplanten Schlepperhafens wird sich das Strömungsgeschehen im direkten Vorhabenbereich lediglich geringfügig und nur bei Extremabflüssen ändern. Im Bereich des Hafenbeckens kann es bei Extremfällen zu Drehströmungen kommen, mit Geschwindigkeiten von bis zu 1 m/s, was aber weder für den Abfluss noch für die anlegenden Schlepper von Bedeutung ist.

Bei den zu erwartenden Sedimentationsprozessen ist davon auszugehen, dass sich im Schlepperhafen Schluffe und Feinsande ablagern werden, die mittels Einsatz von Wasserinjektionsgeräten (WI) remobilisiert werden können und somit im Wasser verbleiben und keine Verklappung erfordern. Feinkörnige Anlandungen sind weiterhin im Weddewarder Außentief zu erwarten, die jedoch keinen nennenswerten Einfluss auf den Abfluss aus dem Grauwalkkanal haben werden (s.o.). Vor der Kaje sowie im Bereich zwischen Kaje und Fahrrinne wird es, bedingt durch die starken vorherrschenden Strömungsgeschwindigkeiten, nicht zu erheblichen Sedimentation kommen. Ebenfalls wird das sich nördlich der Landesgrenze anschließende Bühnenfeld weder durch den WI-Einsatz zur Herstellung der Solltiefen noch durch die vorgesehenen regelmäßigen Unterhaltungsmaßnahmen beeinflusst.

C Alternativen

Keine.

D Finanzielle / Personalwirtschaftliche Auswirkungen

Keine.

Für eine Gleichstellungsrelevanz gibt es keine Anhaltspunkte.

E Beteiligung / Abstimmung

Ämter 37, 53, 58, 63 sowie EBB

F Öffentlichkeitsarbeit / Veröffentlichung nach dem BremIFG

Die Planfeststellungsunterlagen liegen in der Zeit vom 18.01.10 bis einschließlich 17.02.10 öffentlich aus.

Eine Veröffentlichung nach dem BremIFG ist gegeben.

G Beschlussvorschlag

Der Magistrat begrüßt das Vorhaben für den Bau eines Schlepperhafens in Bremerhaven am Nordende von CT4.

gez. Holm
Stadtrat

Anlage: Schlepperhafen