

Impressum

bremenports consult GmbH
Genehmigungs- und Umweltmanagement
Elbinger Platz 1
27568 Bremerhaven
www.bremenports.de

Bearbeitung: Dipl. Ing. Ulrich Kraus

Inhaltsverzeichnis

1	EINFÜHRUNG	1
2	BESCHREIBUNG DES VORHABENS	3
2.1	Lage und Abgrenzung	3
2.2	Flächenbedarf.....	4
2.3	Bau und Bauzeiten.....	5
2.4	Umlagerungskonzept des Baggergutes	6
3	UMWELTVERTRÄGLICHKEITSUNTERSUCHUNG.....	8

1 EINFÜHRUNG

Im Rahmen der Fahrrinnenanpassung der Außenweser durch die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV), vertreten durch das Wasser- und Schifffahrtsamt Bremerhaven, sind zur Gewährleistung eines reibungslosen Zu- und Ablaufes zum bzw. vom Containerterminal Bremerhaven die hafensbezogene Wendestelle und die Zufahrtbereiche zu den Liegeplätzen entlang der Containerkaje auf die Tiefe der Fahrrinne anzupassen. Trägerin des Vorhabens (TdV) für die Vertiefung der Wendestelle (unter Integration und Vertiefung der sog. Notwendestelle des Bundes) ist die Freie Hansestadt Bremen (Stadtgemeinde), vertreten durch die bremenports GmbH & Co. KG, diese vertreten durch die bremenports consult GmbH.

Gemäß "Teil B Außenweser - Erläuterungsbericht" der Antragsunterlagen zur "Fahrrinnenanpassung der Außenweser an die Entwicklungen im Schiffsverkehr" wird mit dem Vorhaben die tideunabhängige Erreichbarkeit des CT Bremerhaven für Jumbo-Containerschiffe mit 350 m Länge und 13,5 m Abladetiefgang ermöglicht. Gleichzeitig wird durch die Realisierung auch die tideunabhängige Erreichbarkeit des CT BHV für Großcontainerschiffe mit bis zu 400 m Länge und 13,5 m Abladetiefgang möglich.

Beide Schiffstypen müssen für jeden Anlauf Bremerhavens mindestens einmal, d. h. beim Ein- und / oder Auslaufen, vor dem CT gedreht werden und sind aufgrund ihrer Längen- und Tiefgangsabmessungen mithin auch auf die Nutzung der Wendestelle angewiesen. Vor diesem Hintergrund ist (auch) die Wendestelle an die Tiefe der Außenweser anzupassen.

Eine alleinige Tiefenanpassung der Außenweser ohne gleichzeitige Tiefenanpassung der hafensbezogenen Wendestelle würde dazu führen, dass Jumbo- und Großcontainerschiffe die Außenweser zwar mit 13,50 m Abladetiefgang tideunabhängig befahren, aber nicht in der Wendestelle gedreht werden könnten, d. h. den CT Bremerhaven nicht zeitnah erreichen oder verlassen könnten. Dieses Szenario würde nicht nur zu zunehmenden Beeinträchtigungen der Abwicklung des Containerumschlags auf dem Terminal führen, sondern gleichsam alle bisherigen und in der Umsetzung befindlichen baulichen Investitionen in den CT Bremerhaven entwerten und damit zu einer Gefährdung der hiermit verbundenen Arbeitsplätze führen. Eine gleichzeitige Vertiefung von Außenweser und Wendestelle ist somit alternativlos.

Auch die alleinige Tiefenanpassung nur eines Teils der Wendestelle stellt keine Alternative dar, da nur die Möglichkeit zwei große und tiefgehende Containerschiffe gleichzeitig drehen zu können, vor dem Hintergrund der bis 2015 prognostizierten Erhöhung der hafenseitig zu drehenden Fahrzeuge, zu einer Entlastung und zu einer Minimierung der Einschränkungen

für den passierenden und den hafenseitigen Verkehr führen kann. Etwaige Beschränkungen durch eine Tiefenanpassung nur eines Teils der Wendestelle würden von den Reedern, deren Containerschiffe den CT anlaufen, wegen unkalkulierbarer Zeitverzögerungen nicht akzeptiert und damit zu Abwanderungen führen.

Wie bei der Fahrrinnenanpassung handelt es sich bei der Vertiefung der Wendestelle um den Ausbau einer Bundeswasserstraße nach § 12 Abs. 2 Wasserstraßengesetz (*WaStrG*). Die Baumaßnahme bedarf somit vor einer baulichen Umsetzung nach § 14 Abs. 1 *WaStrG* einer Planfeststellung. Nach § 14 Abs. 1 Satz 2 *WaStrG* ist die Umweltverträglichkeit im Rahmen der Planfeststellung zu prüfen, wobei Einzelheiten zur Durchführung der UVP im UVPG geregelt sind.

Aufgrund der direkten Abhängigkeit dieses Teilvorhabens von der Anpassung der Außenweser werden die Auswirkungen der Tiefenanpassung der Wendestelle im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zur Außenweseranpassung behandelt.

Hierdurch wird auch sichergestellt, dass die Auswirkungen beider Vorhabensteile adäquat berücksichtigt werden können.

Vor diesem Hintergrund beschränkt sich diese Darstellung auf die Tiefenanpassung der hafenseitigen Wendestelle und die Integration der Notwendestelle.

2 BESCHREIBUNG DES VORHABENS

2.1 Lage und Abgrenzung

Die vorgesehene Tiefenanpassung der Wendestelle und die Integration und Vertiefung der Notwendestelle beschränkt sich auf den Abschnitt von Weser-km 70,5 bis Weser-km 73,25 (vgl. Abb. 1 und PU C.-Wende 3.1). In diesem Abschnitt finden die Baumaßnahmen ausschließlich im westlich an die Fahrrinne angrenzenden Hangbereich statt. Östlich der Fahrrinne wird dagegen der Zufahrtbereich zu den Liegeplätzen des Containerterminals auf die erforderliche Tiefe gebracht.

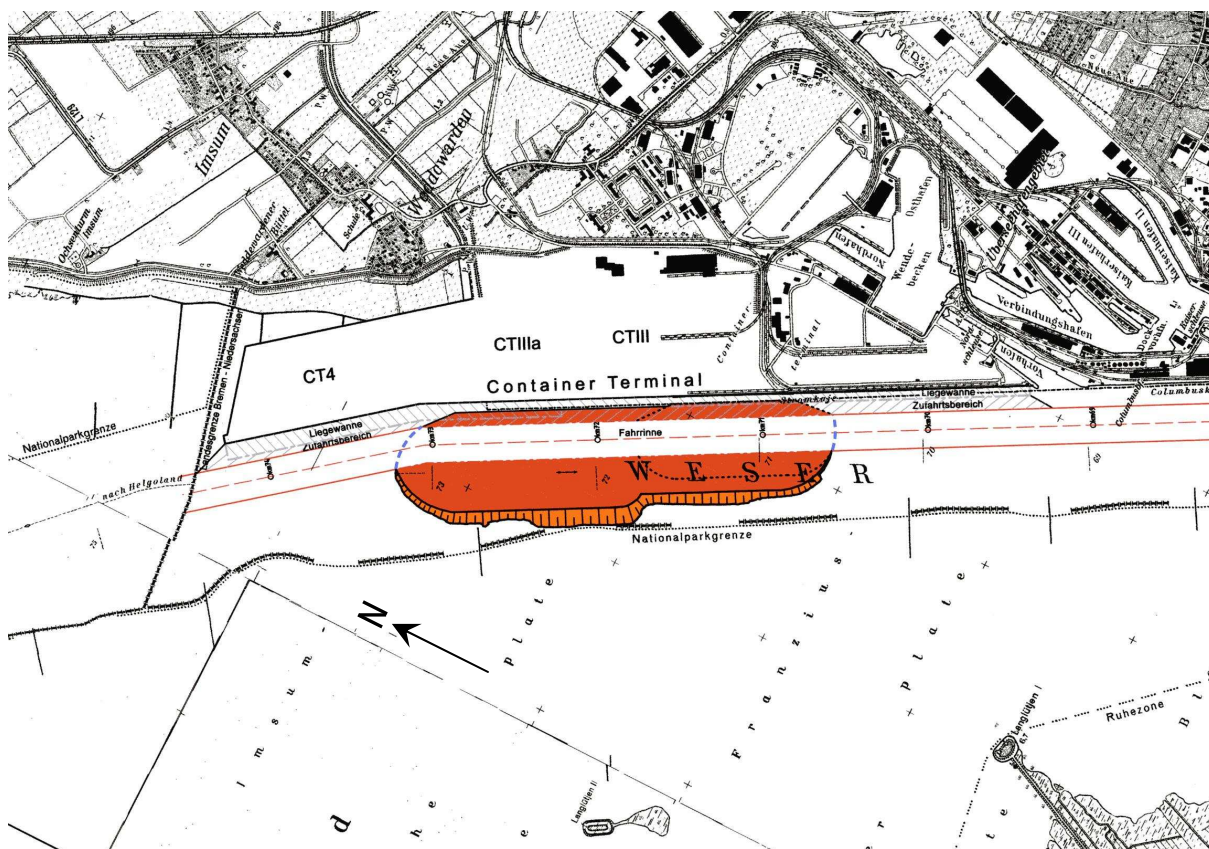


Abb. 1: Lage und Abgrenzung der Wendestelle (rot = hafenbezogene Wendestelle, gestrichelt = Notwendestelle)

Im Bereich der Grundfläche der hafenbezogenen Wendestelle inkl. der integrierten Notwendestelle ist eine Anpassung der Baggertiefe auf NN – 17,05 m (SKN (LAT) – 14,50 m) im südlichen Abschnitt bis Weser-km 72,5 und auf NN – 17,10 m (SKN (LAT) – 14,55 m) nördlich des Weser-km 72,5 vorgesehen. Die Baggertiefen entsprechen somit denen, die im Rahmen der Fahrinnenanpassung in diesem Bereich beantragt sind.

Die äußere Abmessung der vertieften Wendestelle ist im wesentlichen identisch mit den Abmessungen der vorhandenen bzw. beantragten hafenbezogenen Wendestelle. Geringfügige Abweichungen ergeben sich dadurch, dass aufgrund der größeren Tiefe die in ihrer Neigung unveränderten Böschungsbereiche weiter in die westlich angrenzenden Bereiche auslaufen. Weitere Abweichungen ergeben sich im südlichen Bereich der Wendestelle, wo die bestehende sogenannte Notwendestelle der WSV vollständig in den Bereich der hafenbezogenen Wendestelle integriert wird und somit eine Fläche von rd. 2,05 ha auf der westlichen Westseite dauerhaft aus der Unterhaltung herausfällt. Obgleich die Verschiebung auch östlich der Fahrrinne erfolgt, ergeben sich hier keine Veränderungen, da die entsprechenden Bereiche im Zufahrts- bzw. Liegewannenbereich des Containerterminals liegen (vgl. PU C.-Wende 3.2). Im Weiteren werden die baulichen Rahmenbedingungen erläutert.

2.2 Flächenbedarf

Eine Übersicht der im Folgenden beschriebenen Teilflächen ist der Planunterlage C. Wende 3.4 zu entnehmen. Die hafenbezogene Wendestelle einschließlich der Notwendestelle umfasst bei der derzeitigen Wassertiefe des Weserfahrwassers eine Fläche von insgesamt 103,44 ha. Die sich durch die Anpassung der Tiefe der Wendestelle ergebende Ausdehnung des Böschungsbereiches und die vollständige Integration der Notwendestelle ergibt nach der Vertiefung eine Flächengröße von 104,25 ha.

Die Fahrrinne, die bei dieser Betrachtung nicht berücksichtigt wird, trennt die Wendestelle in zwei Bereiche. Die Flächen östlich der Fahrrinne sind mit insgesamt 19,2 ha deutlich kleiner als die Flächen westlich der Fahrrinne, die mit 85,05 ha den größten Teil der vertieften Wendestelle ausmachen.

Bauliche Maßnahmen sind jedoch in dem Bereich östlich der Fahrrinne nicht erforderlich, da die hier liegenden Bereiche eine ausreichende Wassertiefe aufweisen bzw. bereits aufgrund bestehender Planfeststellungsbeschlüsse auf entsprechende Tiefen ausgebaut werden dürfen.

Im Bereich westlich der Fahrrinne (85,05 ha) sind 65,92 ha Gewässersohle und 19,13 ha Böschungsfläche. Während die Gewässersohle dauerhaft unterhalten wird, wird die westliche Böschungsfläche einmalig angepasst und unterliegt danach keinen weiteren Unterhaltungsmaßnahmen.

Die Böschung ist bei einer Neigung von ca. 1 : 7 ausreichend standsicher.

2.3 Bau und Bauzeiten

Es ist vorgesehen im Anschluss an die Baggerungen zur Fahrrinnenanpassung im südlichen Drehbereich) der Wendestelle mit den Baggerarbeiten zu beginnen.

Zur Tiefenanpassung der hafenbezogenen Wendestelle ist die Entfernung umfänglicher Bodenmengen erforderlich. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um sandiges Bodenmaterial (rd. 900.000 m³ feste Masse). Lediglich in einem kleinen Bereich im nördlichen Teil der Wendestelle stehen bindige Böden (rd. 60.000 m³ feste Masse) an.

Die Arbeiten zur Sandbaggerung erfolgen durch den Einsatz von zwei Laderaumsaugbaggern (Hopperbaggern), die parallel eingesetzt werden. Nach derzeitigem Kenntnisstand wird ein mittlerer Hopperbagger (Laderauminhalt ca. 6.000 m³, Tiefgang ca. 8 m und einer Motorleistung von rd. 8.000 kW) und ein kleinerer Hopperbagger (Laderauminhalt ca. 3.500 m³, Tiefgang ca. 6 m und einer Motorleistung von rd. 8.000 kW) eingesetzt.

Die Hopperbagger werden durchgängig 24 Stunden am Tag an 7 Tagen der Woche alternierend im Bereich der Wendestelle eingesetzt. Nach Aufnahme des Materials wird der gebaggerte Boden durch den jeweiligen Hopperbagger auf die Klappstellen verbracht.

Bei einer täglichen Förderleistung von rd. 30.000 bis 40.000 m³ ist von einer Bauzeit von 1 bis 1,5 Monaten auszugehen.

Parallel zu den Hopperbaggern wird ein mittelgroßer Eimerkettenbagger die Baggerung des bindigen Materials durchführen. Die Motorleistung eines solchen Baggers beträgt etwa 900 kW.

Der Eimerkettenbagger, der eine durchschnittliche Tagesleistung von etwa 4.300 m³ aufweist, wird ca. 2 Wochen im Einsatz sein.

Der Abtransport des gebaggerten Materials auf die vorgesehenen Klappstellen erfolgt durch 3 bis 4 selbstfahrende Klappschuten.

Die Klappschuten werden so eingesetzt, dass eine Klappschute beladen wird, eine zweite sich in Warteposition oder in der Anfahrt befindet und eine dritte oder auch vierte Klappschute an der Klappstelle Boden verklappen.

Es befinden sich somit maximal 2 Klappschuten gleichzeitig im Bereich der Wendestelle.

Während des Beladens der Schuten wird deren Hauptmaschine in der Regel abgestellt.

Bei einer durchschnittlichen Ladekapazität von 600 m³ sind zum Abtransport des bindigen Materials insgesamt etwa 100 Fahrten erforderlich.

2.4 Umlagerungskonzept des Baggergutes

Die bei der Vertiefung der Wendestelle anfallenden Sandmengen in einer Größenordnung von rd. 900.000 m³ (feste Masse) werden auf die Unterhaltungsklappstellen T 2, T 3, K 4 und K 6 der WSV verbracht (vgl. Abbildung 2).

Bindige Böden, die bei der Realisierung des Vorhabens in einer Größenordnung von rd. 60.000 m³ (feste Masse) anfallen, werden auf die Klappstelle K 1 gebracht.

Weitere Materialien fallen nicht an.

Die Eignung der Klappstellen zur Ablagerung von Baggergut ist auf der Grundlage der HABAK-WSV untersucht und unter Beachtung der Beschickungsvorgaben als zulässig erachtet worden. Die Umsetzung und Einhaltung der Baggergut-Richtlinien ist auch künftig durch ein vorgegebenes Bagger- und Klappstellenmanagement und ein biologisches und morphologisches Monitoringprogramm gewährleistet (vgl. Teil B. –AW: Erläuterungsbericht).

Nach der Tiefenanpassung sind im Bereich der Wendestelle weiterhin regelmäßige Unterhaltungsbaggerungen erforderlich.

Der Wiedereintrieb ist mit ca. 1-2 Mio. m³/a in einer ähnlichen Größenordnung zu erwarten, wie er im Rahmen der Herstellung der hafengebundenen Wendestelle prognostiziert wurde. Die Unterhaltungsbaggermenge im Bereich der integrierten Notwendestelle wird wie bisher etwa 0,5 Mio. m³/a betragen.

Der Unterhaltungssand aus der Wendestelle soll auf die o. g. Klappstellen verbracht werden. Alle genannten Klappstellen können tideunabhängig beschickt werden. Das Wasser- und Schifffahrtsamt Bremerhaven (WSA) ist bestrebt, im Rahmen eines Klappkonzeptes eine Optimierung der Verwertung des im Weserästuar anfallenden Baggergutes zu erreichen. Vor diesem Hintergrund behält es sich das WSA vor, zu einem späteren Zeitpunkt ggf. andere Klappstellen zuzuweisen.

Bei einem prognostizierten jährlichen Wiedereintrieb von insgesamt rd. 1,5 bis 2,5 Millionen m³ Sand sind regelmäßige Unterhaltungsbaggerungen erforderlich. Die Entfernung des Wiedereintriebs erfolgt durch Hopperbagger. Bei einer Hopperleistung von durchschnittlich 25.000 m³ am Tag sind im Jahr an 60 bis 100 Tagen Hopperbagger im Bereich der Wendestelle im Einsatz.

Das anfallende Baggergut wird, vorbehaltlich anderer Verwendungsmöglichkeiten, unter Beachtung der HABAK-WSV auf die derzeit in der Außenweser verfügbaren Unterhaltungsklappstellen K1, K3, K4, K6, T2 und T3 verbracht (siehe auch Abb. 2).

Die Trägerin des Vorhabens wird fortlaufend Möglichkeiten zur Verwendung des Baggergutes zur Minimierung der Verklappungen prüfen.

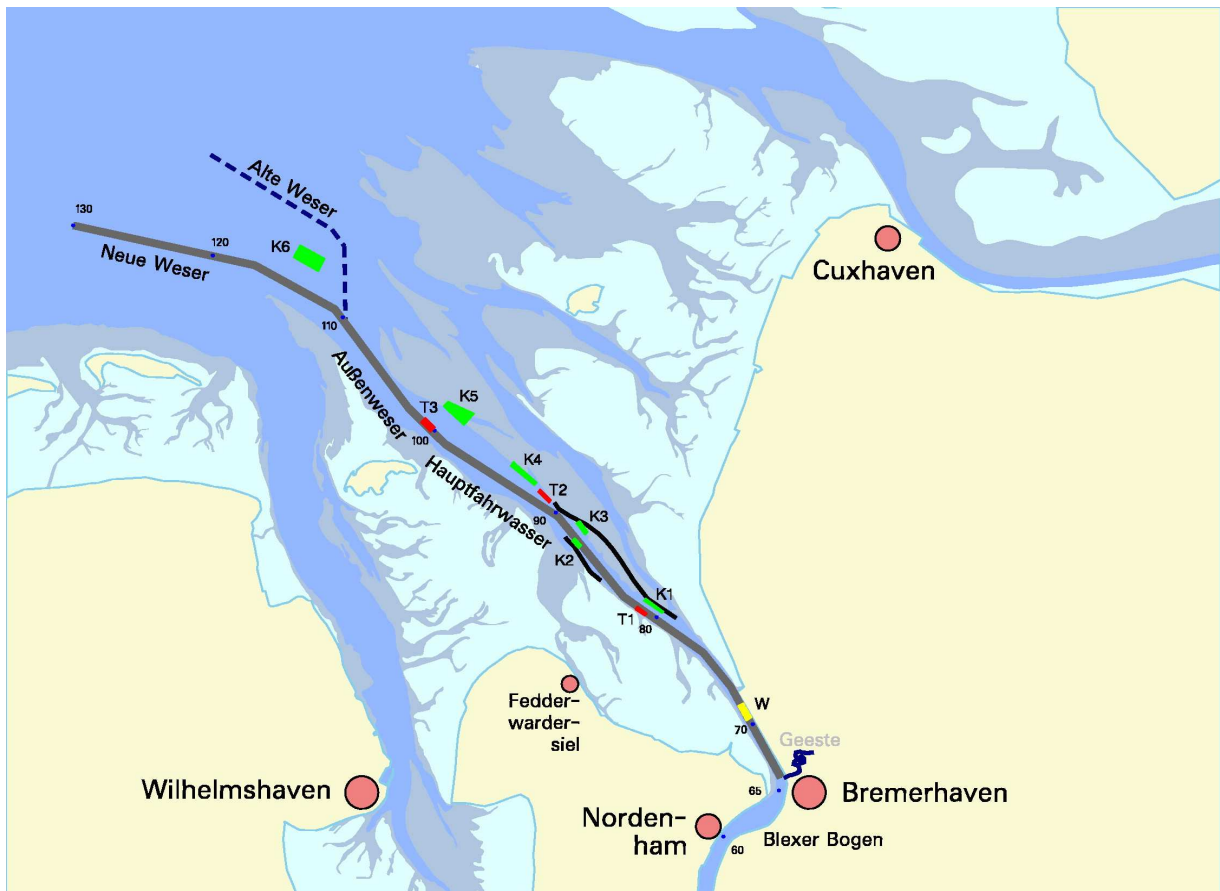


Abb. 2: Lage der Unterhaltungsklappstellen

3 UMWELTVERTRÄGLICHKEITSUNTERSUCHUNG

Hinsichtlich der Anpassung der Wendestelle an die im Rahmen der Außenweseranpassung hergestellten Wassertiefen wird an dieser Stelle nochmals darauf hingewiesen, dass die Darstellung der aktuellen Schutzgutausprägung und die mit diesem Teilvorhaben verbundenen Umweltauswirkungen zusammen mit denen der Außenweseranpassung betrachtet werden.

Es sei daher auf die Unterlagen E.-AW, F.-AW, G.-AW, H.-AW, I.-AW und J.-AW verwiesen.