

Ertüchtigung des Hochwasserschutzes Columbusinsel Bremerhaven

Vorprüfung der UVP-Pflicht

1 Allgemeines:

- Vorhabenträger:
Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen (SWAH)
- Vorhaben:
Ertüchtigung und teilweise Neubau der Hochwasserschutzanlage auf der Columbusinsel Bremerhaven zwischen Nordschleuse und Kaiserschleuse
- Kurzbeschreibung:

Im Generalplan Küstenschutz der Länder Niedersachsen und Bremen wurden die Sollhöhen für die Hauptdeiche auf Grundlage aktueller Daten und zukünftiger Klimaentwicklungen neu bestimmt. Die Ertüchtigungen der bestehenden Hochwasserschutzanlagen werden sukzessive durchgeführt und sollen nun für den Bereich der Columbusinsel in Bremerhaven umgesetzt werden. Die bestehenden Anlagen für den Hochwasserschutz (HWS) sollen auf einer Länge von rd. 1.310 m ertüchtigt oder ersetzt werden.

Vorgegeben für die Columbusinsel ist eine Bestickhöhe von NHN +7,80 m. Gegenüber der bestehenden Bestickhöhe der zurzeit vorhandenen Hochwasserschutzwand, die weitgehend einheitlich bei NHN +6,80 m liegt, ergibt sich damit eine Erhöhung um 1,0 m.

Die Baumaßnahmen tangieren die vorhandenen Gleisanlagen, so dass weiterhin Baumaßnahmen bezüglich Verlegung und Rückbau von Schienenanlagen und Weichen erforderlich sind.

Das Vorhaben schließt im Norden mit dem Anschlussbereich der Nordschleuse an ein derzeit im Rahmen einer gesonderten Maßnahme durchgeführtes Vorhaben an. Die Anschlussbereiche der Kaiserschleuse wurden im Zuge des Neubaus der Schleuse ausgebaut.

2 Rechtsgrundlagen

Für die Herstellung, die Beseitigung und die wesentliche Umgestaltung eines Gewässers oder seiner Ufer ist gemäß § 67 i.V.m § 68 Abs. 1 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) eine wasserrechtliche Planfeststellung erforderlich. Dem Gewässerausbau stehen nach § 67 Abs. 2 S. 3 WHG Bauten des Küstenschutzes gleich. Ihr Bau, ihre wesentliche Änderung oder Beseitigung bedürfen demnach gemäß § 68 Abs. 1 WHG i.V.m. § 67 Abs. 2 S. 3 WHG grundsätzlich der Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens.

Nach § 3a Satz 1 UVPG ist auf Antrag des Vorhabenträgers bzw. nach Abgabe der Unterlagen auf Antrag eines wasserrechtlichen Planfeststellungsverfahrens von der zuständigen Behörde festzustellen, ob für ein Vorhaben nach den §§ 3b bis 3f UVPG eine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) besteht.

Bei der beantragten Maßnahme handelt es sich gemäß Nr. 13.13 der Anlage 1 zu § 3 Abs. 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) um ein Vorhaben, für welches hinsichtlich des Erfordernisses einer Umweltverträglichkeitsprüfung eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls erforderlich ist.

Nach § 3c UVPG hängt das Erfordernis einer UVP von dem Ergebnis einer allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls ab. Eine UVP ist nur dann durchzuführen, wenn das Vorhaben nach Einschätzung der zuständigen Behörde aufgrund einschlägiger Prüfung unter Berücksichtigung der in der Anlage 2 zum UVPG aufgeführten Kriterien erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann, die nach § 12 UVPG zu berücksichtigen wären.

3 Umweltauswirkungen

Der Vorhabenträger hat am 30.09.2016 die Unterlagen zur Vorprüfung der UVP-Pflicht mit einer Beschreibung des Vorhabens vorgelegt. Das Vorhaben wurde anhand dieser Antragsunterlagen im Hinblick auf mögliche Umweltauswirkungen bewertet. Außerdem wurden sowohl die Stellungnahmen der Fachbehörden des Naturschutzes, des Immissionsschutzes und des Bodenschutzes zur Prüfung herangezogen als auch gutacherliche Stellungnahmen.

Die Vorprüfung möglicher Umweltauswirkungen gem. § 3c Satz 1 i.V.m. Anlage 2 Nummer 1 und 3 UVPG ergibt folgendes:

Größe des Vorhabens

Die Baumaßnahme soll auf der Columbusinsel durchgeführt werden. Die bestehenden Hochwasserschutzanlagen (Spundwände, Objektschutzwand und Deichscharte) für den Hochwasserschutz (HWS) sollen auf einer Länge von rd. 1.310 m ertüchtigt, ersetzt und zurückgebaut werden. Die Baumaßnahmen tangieren zudem die vorhandenen Gleisanlagen, so dass weiterhin Baumaßnahmen bezüglich Verlegung und Rückbau von Schienenanlagen erforderlich sind.

Weitere kumulierende Vorhaben sind derzeit nicht bekannt. Der Ausbau der Kaiserschleuse ist bereits abgeschlossen, der Ausbau der Nordschleuse derzeit in der Umsetzung.

Für die Gesamtmaßnahme wird von einer Bauzeit von ca. 18 Monaten ausgegangen.

Die Größe des Vorhabens lässt keine erheblichen Umweltauswirkungen erwarten.

Nutzung und Gestaltung von Wasser, Boden, Natur und Landschaft

Das Vorhaben liegt innerhalb des Hafensbereichs (Stadtbremischer Hafensbereich) ohne unmittelbar angrenzende Wohnbebauung und wird überwiegend durch Hallen, den Columbusbahnhof, Autoaufstell-, Lager- und Rangierflächen sowie die Suprastruktureinrichtungen an der Kaje geprägt. Es überwiegen überbaute und versiegelte Flächen sowie Gleisanlagen, die je nach Beschaffenheit (Asphalt-/Beton-, Pflasterdecke oder Schotter) keine bis eine sehr geringe Bedeutung für Natur und Landschaft aufweisen.

An Grünflächen existieren lediglich der Gründeich im Norden des geplanten Vorhabens sowie eine schmale Fläche im nördlichen Bereich der Vorstellanlage. Letztere stellt sich als extensiv gepflegte Grünfläche teils mit Ruderalfluraufkommen zwischen den Verkehrsanlagen der Bahn und der Columbuskaje bzw. der Objektschutzwand dar. Diese vom Vorhaben betroffenen Flächen weisen geringe bis mittlere Qualitäten für Natur und Landschaft auf. Besondere Funktionen für die Schutzgüter Boden, Wasser, Klima Luft sowie Arten- und Lebensgemeinschaften liegen nicht vor.

Es werden überwiegend bereits mit Schotter befestigte Flächen vollständig mit Asphalt versiegelt und nur kleinräumig offene vegetationsbestandene Flächen beansprucht. Diese können teilweise durch die vorgesehene Entsiegelung ausgeglichen werden.

Das Landschaftsbild wird durch die o. g. hafentypischen Nutzungen bestimmt und ist von geringer Bedeutung einzustufen. Eine Erholungsnutzung besteht im Bereich der Columbusinsel nicht.

Die Nutzung und Gestaltung von Wasser, Boden, Natur und Landschaft lassen keine erheblichen Umweltauswirkungen erwarten.

Abfallerzeugung

Aufgrund der überwiegenden Ertüchtigung der bestehenden Deichlinie bzw. der bestehenden Hochwasserschutzwände und der Nutzung der Objektschutzwand ist der Anfall an Aushub- und Rückbaumassen relativ gering. Zudem wird angestrebt, anfallende Aushubmassen wieder zu verwerten.

Extern zu entsorgen sind nach bisheriger Ermittlung rund 170 m² Asphalt, 28 m³ Gleisschotter und auf rund 190 m Gleisbaustoffe. Des Weiteren werden auf rund 390 m Länge Spundwände gezogen und entsorgt.

Es wurde hierzu eine schadstofftechnische Untersuchung von Gleisschotter, Auffüllungs- und Asphaltmaterialien sowie Spundwandbeschichtungen in Auftrag gegeben. Dabei wurden die untersuchten Abfälle in unterschiedliche Abfallschlüssel eingestuft.

Die Entsorgung der untersuchten Abfälle erfolgt gemäß der Verordnung über das Europäische Abfallverzeichnis (AVV 2012) auf Grundlage einer abfalltechnischen Bewertung. Das anfallende Material wird prinzipiell qualitativ und quantitativ den Einbauklassen nach LAGA zugeordnet.

Im Rahmen der Ausführungsplanung wird geprüft, ob eine Wieder- bzw. Weiterverwendung der vorhandenen Dammbalken möglich ist.

Im Zuge der Bauausschreibung wird eine fachgerechte Entsorgung vorgeschrieben. Die Festlegung des Untersuchungsprogrammes und die vorgesehenen Entsorgungswege werden mit der zuständigen Fachbehörde frühzeitig abgestimmt.

Im Rahmen der Abfallerzeugung sind keine erheblichen Umweltauswirkungen zu erwarten.

Umweltverschmutzung und Belästigungen

Die hafentypischen Nutzungen des Vorhabenbereichs sind generell mit Belastungen/ Emissionen der Umwelt durch Betriebslärm und Verkehr verbunden.

Während der Bauphase ist durch den Maschinen- und Baufahrzeugeinsatz und den Einbau der Spundwände mit Lärmimmissionen zu rechnen.

Die nächste Wohnbebauung zum geplanten Vorhaben liegt in rd. 600 m Entfernung; dergleichen gilt für die Mischbebauung, denen zudem Gewerbegebiete vorgelagert sind.

Die schalltechnische Untersuchung wurde bezogen auf 4 Immissionsorte durchgeführt. Davon befinden sich zwei innerhalb des Hafensareals, unmittelbar angrenzend an das geplante Vorhaben und zwei im Bereich der Bürgermeister-Smidt-Straße (Mischgebiet / Wohngebiet). Im Bereich der Bürgermeister-Smidt-Straße ist sowohl in Bezug auf das

nächstgelegene Mischgebiet als auch auf das nächstgelegene Wohngebiet mit keinen Richtwertüberschreitungen zu rechnen.

In Bezug auf die betrachteten Hafengebiete ist von Überschreitungen der Richtwerte auszugehen. Bei einem mittleren Baufortschritt ist in Bezug auf den untersuchten Bereich der Steubenstraße (IO 1) an 30 bis 35 Tagen und den untersuchten Bereich an der Geo-Plate-straße (IO 2) an 20 bis 25 Tagen mit einem deutlichen Überschreiten der Richtwerte zu rechnen.

Folgende Maßnahmen sind zur Verminderung der Lärmimmissionen vorgesehen:

Der geplante Baustellenbetrieb ist an Werktagen in der Zeit zwischen 07.00 Uhr und 20.00 Uhr vorgesehen. Nachts sind keine Arbeiten geplant.

Beim Einbau von Spundwänden wird das dem Stand der Technik entsprechende Verfahren gewählt, über die eine deutliche Minderung der Geräuschentwicklung erzielt werden kann. In Abschnitten von Neubaumaßnahmen der HWS-Wand werden die Spundbohlen per Vibrationsverfahren eingebracht.

Geräuschintensivere positionsgebundene Baugeräte werden im Rahmen der Baustelleneinrichtung mit größtmöglichem Abstand zu den schutzbedürftigen Bebauungen aufgestellt. Sofern erforderlich, werden kleinere geräuschintensive Baumaschinen in Richtung der Immissionsorte durch Stellwände abgeschirmt.

Im Rahmen der Ausschreibung wird vorgegeben, dass Baugeräte, die in den Anwendungsbereich der Spalte 1 der 32. Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV) fallen, die Grenzwertvorgabe der Stufe II aus dem Jahr 2006 erfüllen sollen.

Bei längeren Wartezeiten werden geräuschintensive Maschinen abgestellt.

Die ansässigen Firmen werden durch den Vorhabenträger über die vorgesehenen Maßnahmen informiert.

Von Erschütterungswirkungen auf im Umkreis befindliche Gebäude wird nicht ausgegangen. In Bezug auf mögliche Versackungen werden an kritischen Stellen Beweissicherungsmaßnahmen durchgeführt.

Durch die Baumaßnahme sind keine bedeutenden Umweltverschmutzungen und Belästigungen zu erwarten.

Unfallrisiko, insbesondere mit Blick auf verwendete Stoffe und Technologie

Die Antragsunterlagen geben keinen Hinweis auf Unfallrisiken. Erhebliche Umweltauswirkungen durch Unfallrisiken sind nicht zu erwarten.

4 Eingriffsregelung gemäß BNatSchG

Ein Bebauungsplan existiert für diesen Bereich nicht. Die geplante Maßnahme liegt nach § 34 Baugesetzbuch (BauGB) im Innenbereich. Nach § 18 Abs. 2 BNatSchG i.V.m § 34 BauGB finden die Vorschriften gemäß §§ 14 bis 17 BNatSchG (Eingriffsregelung) keine Anwendung.

Besonders geschützte Teile von Natur und Landschaft im Sinne des § 30 des Gesetzes über Naturschutz und Landschaftspflege – Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) bestehen im Vorhabenbereich nicht.

Im Bereich der Gleisvorstellgruppe der Columbusinsel kommt die Sturmmöwe vor, welche zu den Europäischen Vogelarten zählt und nach § 44 BNatSchG besonders geschützt sind.

Unabhängig von der für den Hochwasserschutz beantragten Baumaßnahme fanden bereits Vergrämnungsmaßnahmen statt, da die normale Gleisnutzung durch die brütenden Möwen beeinträchtigt war.

In Bezug auf die Baumaßnahme für den Hochwasserschutz werden die Vögel artenschutzrechtlich nur dann relevant, sofern Baumaßnahmen im Bereich der Brutplätze während der Brutzeit durchgeführt werden sollen. Im Rahmen des Regelbetriebs der Bahnanlagen ist vorgesehen, eine Ausnahmegenehmigung zur Vertreibung der Möwen auf Grundlage eines noch zu modifizierenden Vergrämnungskonzeptes zu stellen.

Ist im Laufe der weiteren Planung bzw. Bauausführung absehbar, dass Bauarbeiten im Bereich der Brutplätze und des Brutzeitraumes der Sturmmöwe durchgeführt werden müssen und bis dahin keine Ausnahmegenehmigung für eine Vertreibung der Möwen aus Gründen des ordnungsgemäßen Bahnbetriebs vorliegen sollte, wird rechtzeitig vor Baubeginn eine gesonderte Ausnahmegenehmigung von den Verboten des § 44 BNatSchG für dieses Vorhaben durch den Vorhabenträger beantragt.

Beeinträchtigungen weiterer besonders geschützter Arten gemäß § 44 BNatSchG sind nicht zu erwarten.

5 Abschließende Gesamteinschätzung:

Das Ergebnis der Vorprüfung ergibt nach gesamthafter Betrachtung aller Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt, dass das vorliegende Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen hat und daher eine Umweltverträglichkeitsprüfung nicht erforderlich ist.

Gem. § 3a UVPG ist die Feststellung nicht selbständig anfechtbar. Zudem ist die Feststellung der Öffentlichkeit zugänglich zu machen. Sie wird hiermit durch Bekanntmachung im Internet öffentlich zugänglich gemacht.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'T. Ahrens'.

Ahrens