



**WSV.de**

Wasserstraßen- und  
Schifffahrtsverwaltung  
des Bundes

## **Projektgruppe Weseranpassung**

## **Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**

### **Bericht**

zur Fahrrinnenanpassung der Außenweser  
und Fahrrinnenanpassung der Unterweser (Nord)

Februar 2022

## **IMPRESSUM**

Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Weser-Jade-Nordsee

Projektgruppe Weseranpassung

Am Alten Vorhafen 1

27568 Bremerhaven

Tel.: +49 (0) 471 48 35 - 0

Fax: +49 (0) 471 48 35 - 210

Internet: <http://www.weseranpassung.wsv.de>

E-Mail: [info.weseranpassung@wsv.bund.de](mailto:info.weseranpassung@wsv.bund.de)

---

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Projektvorhaben</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Verfahren</b>	<b>1</b>
<b>3</b>	<b>Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung</b>	<b>2</b>
3.1	Internetauftritt	3
3.2	Partizipationsplattform	3
3.3	Informationsveranstaltungen in Bremerhaven und Elsfleth	3
<b>4</b>	<b>Ergebnis der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung</b>	<b>5</b>
4.1	Verschlickung	5
4.2	Versalzung (Generalplan Wesermarsch)	6
4.3	Altschäden / Altlasten	7
4.4	Rechtlicher Rahmen des Verfahrens (MgvG)	7
4.5	Betroffenheiten / Einwendungen	7
4.6	Strömungsgeschwindigkeiten	8
4.7	Tidenhub / Deichsicherheit	8
4.8	Umweltschutzmaßnahmen	9
4.9	Wirtschaftlichkeit der Maßnahmen	10
4.10	Umlagerungsflächen	10
4.11	Folgen der Maßnahme / Unterhaltungsaufwand	11
4.12	Länderübergreifende Hafenstrategie	11
<b>5</b>	<b>Zukünftige Beteiligung der Öffentlichkeit</b>	<b>12</b>

## Verzeichnis der Anlagen

Anlage 1: Einladungsschreiben Informationsgespräche

Anlage 2: Pressemitteilung Informationsgespräche

Anlage 3: Digitaler Info-Brief

Anlage 4: Vortragsfolien

## 1 PROJEKTVORHABEN

Transportrouten, Schifffahrt und die Hafenstädte prägen seit jeher die Weserregion. Mit der wirtschaftlichen Entwicklung der Häfen und der wachsenden Anzahl an immer größer werdenden Schiffen nehmen auch die Anforderungen an die Bundeswasserstraße Weser zu.

Als Unterbehörde der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) ist das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Weser-Jade-Nordsee (WSA WJN) für den Ausbau und die Unterhaltung der Bundeswasserstraße Weser verantwortlich. Hierunter fällt die geplante Weseranpassung, unter der die Vorhaben Fahrrinnenanpassung der Außenweser und Fahrrinnenanpassung der Unterweser (Nord) zusammengefasst werden.

Ziel des Vorhabens in der Außenweser ist die Anpassung der Fahrrinne an die Entwicklungen im Schiffsverkehr zur Gewährleistung einer tideunabhängigen Erreichbarkeit des Containerterminals (CT) Bremerhaven für Großcontainerschiffe mit einem Abladetiefgang von maximal 13,50 m sowie die Gewährleistung von Begegnungsverkehren in der äußeren Außenweser zur Reduzierung von Wartezeiten.

Dazu wird die Soll-Sohltiefe um ca. 1 m herabgesetzt. Die hafenbezogene Wendestelle bei Bremerhaven soll ebenfalls auf das Maß der angrenzenden geplanten Sohle vertieft werden. Außerdem ist zwischen Weser-km 98 und km 110 eine Verschwenkung der Fahrrinne um bis zu 240 m in Bereiche größerer natürlicher Wassertiefen vorgesehen. Das ausgetonnte Fahrwasser verändert sich dadurch nicht. Um in der äußeren Außenweser Begegnungsverkehre zu gewährleisten, soll die Fahrrinne zwischen Weser-km 99 und km 130 von 300 m auf 380 m verbreitert werden.

Ziel des Vorhabens in der Unterweser (Nord) ist die Anpassung der Fahrrinne an die Entwicklung im Schiffsverkehr. Mit der Fahrrinnenanpassung zwischen Bremerhaven und Brake soll die tideabhängige Erreichbarkeit des Hafens Brake für Schiffe mit einem Abladetiefgang von maximal 12,80 m ermöglicht werden. Dazu wird die Soll-Sohltiefe zwischen Nordenham und Brake um ca. 1 m herabgesetzt.

Natur- und Umweltschutz haben bei den geplanten Anpassungsmaßnahmen einen hohen Stellenwert. Ökologische und naturschutzfachliche sowie wasserwirtschaftliche Maßnahmen werden von Anfang in die Planung einbezogen.

## 2 VERFAHREN

Die Vorhaben „Fährinnenanpassung der Unterweser (Nord)“ und „Fährinnenanpassung der Außenweser“ wurden 2016 im Bundesverkehrswegeplan 2030 mit der höchsten Dringlichkeitsstufe „Vordringlicher Bedarf-Engpassbeseitigung“ eingestuft. Außerdem wurden sie in den Bedarfsplan für die Bundeswasserstraßen aufgenommen und im Bundeswasserstraßenausbaugesetz (WaStrAbG) aufgeführt (sog. gesetzliche Bedarfsfeststellung).

Am 1. April 2020 trat das Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz (MgvG) in Kraft. Mit ihm wurde ein Verfahren geschaffen, mit dem Verkehrsinfrastrukturprojekte durch Gesetz anstelle eines Verwaltungsaktes (Planfeststellungsbeschluss) zugelassen werden können. Die beiden Vorhaben der Weseranpassung gehören zu den insgesamt 28 Projekten, die über dieses Verfahren zugelassen werden sollen. Die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) beauftragte das WSA WJN mit der Planung der Wasserstraßenausbauvorhaben nach dem MgvG.

Das MgvG sieht als ersten Schritt die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung vor. In diesem Verfahrensschritt informiert das WSA die betroffene Öffentlichkeit über die Ziele der Vorhaben, die Mittel, die erforderlich sind, um die Vorhaben zu verwirklichen und die voraussichtlichen Auswirkungen.

An die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung schließt das sog. vorbereitende Verfahren an. Dieses wird von der GDWS als zuständige Behörde durchgeführt und umfasst:

- die Unterrichtung über den Untersuchungsrahmen,
- das Anhörungsverfahren sowie
- die Erstellung eines Abschlussberichts.

Erst nach Abschluss des Anhörungsverfahrens wird endgültig entschieden, ob das Verfahren als Planfeststellungsverfahren nach dem Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) fortgesetzt und mittels Verwaltungsakt in Gestalt eines Planfeststellungsbeschlusses abgeschlossen werden soll oder die Vorhabenzulassung durch Maßnahmengesetz durch den Deutschen Bundestag erfolgen soll.

Der Träger des Vorhabens (TdV) für beide Vorhaben ist das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Weser-Jade-Nordsee, Am Alten Vorhafen 1, 27568 Bremerhaven.

Die zuständige Behörde ist die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) Am Propsthof 51, 53121 Bonn.

### **3 FRÜHE ÖFFENTLICHKEITSBETEILIGUNG**

Die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung für die Anpassung der Außenweser und der Unterweser (Nord) zwischen Bremerhaven und Brake hat im Herbst 2021 stattgefunden.

Das Ziel war die direkte Kommunikation mit allen Personen und Trägern öffentlicher Belange, deren Belange durch die geplanten Vorhaben berührt werden können. Dazu wurden über eine Internetseite informiert, ein Online-Diskussionsforum eingerichtet und Präsenzveranstaltungen abgehalten. Das gewählte Format ermöglichte es, Impulse der Teilnehmenden zu sammeln und vorhandene Gestaltungsmöglichkeiten aufzuzeigen.

Für die Träger öffentlicher Belange – also die auf regionaler und kommunaler Ebene sowie auf Landesebene verantwortlichen Institutionen / Behörden – erfolgte eine direkte schriftliche Einladung (s. Anlage 1). Betroffene Bürgerinnen und Bürger, Verbände, Initiativen und die Presse wurden über die klassische Pressearbeit (s. Anlage 2) sowie die Internetseiten des TdV inkl. eines Info-Briefs (s. Anlage 3) informiert.

Die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung setzte sich aus den folgenden Teilen zusammen.

### **3.1 Internetauftritt**

Die eigenständige Projekt-Internetseite ([www.weseranpassung.wsv.de](http://www.weseranpassung.wsv.de)) bietet vielfältige Informationen sowohl zum Projekt an sich als auch zur frühen Öffentlichkeitsbeteiligung. Frühzeitig wurden die geplanten Informationsveranstaltungen in Bremerhaven und Elsfleth sowie die entsprechenden Anmeldemöglichkeiten via Telefon und der eigens eingerichteten Beteiligungsplattform bekannt gegeben.

Zeitnah nach der Durchführung der letzten Informationsveranstaltung wurde die vom TdV im Rahmen der Veranstaltungen gehaltene Präsentation zur Verfügung gestellt. Das Ergebnis der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung wird in Form dieses Berichts ebenfalls auf der Projekt-Internetseite veröffentlicht.

### **3.2 Partizipationsplattform**

Neben der Projekt-Internetseite wurde eine Partizipationsplattform für die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung zur Weseranpassung erstellt. Auf dieser Plattform konnte sich die Öffentlichkeit über die geplanten Informationsveranstaltungen informieren, sich zu diesen anmelden und sich im Rahmen eines freigeschalteten Diskussionsforums äußern.

In dem digital moderierten Diskussionsforum – das im Zeitraum zwischen dem 04. Oktober bis zum 19. November 2021 freigeschaltet war – konnten Fragen gestellt, Anmerkungen eingestellt und mit den Fachleuten des TdV über das Vorhaben diskutiert werden. Das Forum wurde seitens der Öffentlichkeit mit insgesamt zehn Beiträgen zurückhaltend in Anspruch genommen. Eine Woche nach Beendigung der Informationsveranstaltungen wurde das Diskussionsforum geschlossen und damit die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung abgeschlossen.

Die Partizipationsplattform ist jedoch weiterhin aktiv, da hierüber die im weiteren Verfahren noch erscheinenden Info-Briefe über das Vorhaben zur Weseranpassung in digitaler Form versendet werden.

### **3.3 Informationsveranstaltungen in Bremerhaven und Elsfleth**

Im Zeitraum zwischen dem 01. November und 11. November 2021 führte der TdV insgesamt 15 Informationsveranstaltungen in Bremerhaven und Elsfleth durch.

Der Ablauf der Informationsveranstaltungen war stets identisch. Im ersten Teil der Veranstaltungen erfolgte ein ca. 30-minütiger einleitender Vortrag des TdVs (s. Anlage 4) mit folgenden Inhaltsschwerpunkten:

- Ausbauziele
- Verfahren
- Maßnahmen
- Auswirkungen
- Nächste Schritte

Im zweiten Teil der ca. zweistündigen Veranstaltungen schloss sich der fachliche Austausch mit den Teilnehmenden an. Dabei konnten Fragen gestellt werden, die nach dem derzeitigen Sachstand vom TdV beantwortet wurden. Es bestand auch die Gelegenheit, Meinungen zu äußern. Um zielführende Diskussionen in kleineren Kreisen zu ermöglichen, war die Teilnehmerzahl an beiden Veranstaltungsorten auf jeweils maximal 25 Personen pro Gespräch beschränkt. Insgesamt besuchten etwa 180 Teilnehmende mit einem breiten Interessenspektrum die durchgeführten Veranstaltungen.

Die insgesamt 15 Informationsgespräche wurden wie folgt durchgeführt:

- 01. November 2021 10.00-12.00 Uhr, Bremerhaven, WSA Weser-Jade-Nordsee
- 01. November 2021 17.00-19.00 Uhr, Bremerhaven, WSA Weser-Jade-Nordsee
- 02. November 2021 10.00-12.00 Uhr, Bremerhaven, WSA Weser-Jade-Nordsee
- 03. November 2021 14.00-16.00 Uhr, Bremerhaven, WSA Weser-Jade-Nordsee
- 03. November 2021 17.00-19.00 Uhr, Bremerhaven, WSA Weser-Jade-Nordsee
- 04. November 2021 10.00-12.00 Uhr, Bremerhaven, WSA Weser-Jade-Nordsee
- 04. November 2021 14.00-16.00 Uhr, Bremerhaven, WSA Weser-Jade-Nordsee
- 08. November 2021 10.00-12.00 Uhr, Elsfleth, Heye-Stiftung/Bürger- und Kulturbüro
- 08. November 2021 14.00-16.00 Uhr, Elsfleth, Heye-Stiftung/Bürger- und Kulturbüro
- 08. November 2021 17.00-19.00 Uhr, Elsfleth, Heye-Stiftung/Bürger- und Kulturbüro
- 09. November 2021 10.00-12.00 Uhr, Elsfleth, Heye-Stiftung/Bürger- und Kulturbüro
- 10. November 2021 10.00-12.00 Uhr, Elsfleth, Heye-Stiftung/Bürger- und Kulturbüro
- 10. November 2021 17.00-19.00 Uhr, Elsfleth, Heye-Stiftung/Bürger- und Kulturbüro
- 11. November 2021 10.00-12.00 Uhr, Elsfleth, Heye-Stiftung/Bürger- und Kulturbüro
- 11. November 2021 14.00-16.00 Uhr, Elsfleth, Heye-Stiftung/Bürger- und Kulturbüro

Alle Informationsgespräche wurden mit Genehmigung der Teilnehmenden live vor Ort aufgezeichnet und liegen dem TdV als vollständige Protokolle in Schriftform vor.

## 4 ERGEBNIS DER FRÜHEN ÖFFENTLICHKEITSBETEILIGUNG

Alle Informationsgespräche liefen sehr konstruktiv und unter reger Beteiligung der Teilnehmerinnen und Teilnehmer ab. In vielen Veranstaltungen entwickelten sich auch Diskussionen unter den Teilnehmenden.

Die weit überwiegende Mehrheit der Teilnehmenden positionierte sich gegen die geplanten Vorhaben. Zustimmung zum Projekt und positive Aspekte des Vorhabens wurden nur von wenigen Personen vorgetragen; hierbei wurden vor allem die Sicherung von Arbeitsplätzen weit über den eigentlichen Hafенbetrieb hinaus, die Stärkung der wirtschaftlichen Bedeutung einer eher strukturschwachen Region und die Vorteile des umweltfreundlichen Transportverkehrsmittels „Schiff“ versus „LKW“ betont.

Kritik am Projektvorhaben bzw. persönliche Statements und/oder konkrete Fragen zu bestimmten Themen wurden sehr vielfältig geäußert. Nachfolgend werden diejenigen Themenschwerpunkte aufgeführt, welche die Informationsveranstaltungen prägten. Die Reihenfolge der aufgelisteten Themen richtet sich primär nach der Häufigkeit der vorgebrachten Themen und nimmt von oben nach unten ab.

### 4.1 Verschlickung

Die zunehmende Verschlickung der Ufer und Seitenarme wird von den Bürgerinnen und Bürgern sehr stark wahrgenommen und die damit einhergehenden Beeinträchtigungen werden als gravierend eingestuft. Sie betrifft die Weser inkl. ihrer Seitenarme, die Siele, die Zu- und Entwässerungskanäle und -gräben binnendeichs, die Uferbereiche, die vorhandenen Strände, die Sportboothäfen und deren Zufahrten sowie die Anlegestellen der Ruderclubs. Über die Jahre hat sich der Zustand sowohl von der Menge als auch von der örtlichen Ausbreitung immer weiter verschlechtert. Im Zuge der geplanten Weseranpassung erwarten die Teilnehmenden eine weiter zunehmende Verschlickung. Darunter leide die Attraktivität der Weser als Erholungsgebiet und die durch notwendige Unterhaltungsbaggerungen entstehenden Kosten seien für Sportboothäfen kaum noch zu finanzieren. Stark betroffen sei außerdem das Strandbad in Nordenham, bei dem weiterhin kein Badebetrieb möglich sei.

Der TdV erläuterte, dass die Bundesanstalt für Wasserbau den Einfluss der Weseranpassung auf die Hydrodynamik und den Sedimenttransport untersucht. Generell wird sich durch die Vertiefung die Strömung auf die Rinne konzentrieren. Damit einher gehen verringerte Strömungsgeschwindigkeiten in den Seitenbereichen, wodurch dort mit einer höheren Sedimentation zu rechnen ist. Außerdem wird sich die Brackwasserzone stromaufwärts verschieben, was zu einer Verlagerung des schlickgeprägten Bereiches führt.

Gemäß dem TdV wird es daher in der Tendenz zu einer Verstärkung der Verschlickung in den Seitenarmen und damit auch in den Häfen kommen. Diese Effekte sind allerdings auch aktuell zu verzeichnen. Die Unterhaltungsschwerpunkte und damit die Bereiche hoher Schlicksedimentation sind sehr stark oberwasserabhängig. Diese Abhängigkeit ist, ob mit oder ohne Ausbau, nicht aufzulösen.



Betroffene, wie z.B. Yachthäfen, können im Rahmen des Anhörungsverfahrens Einwendungen und Stellungnahmen abgeben und ihre Betroffenheit damit rechtlich geltend machen. Die GDWS als zuständige Behörde wird in dem nach dem MgvG zu erstellenden Abschlussbericht den Sachverhalt darstellen und vorläufig bewerten. Außerdem erfolgt eine Darstellung, ob dem TdV Auflagen zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen zu erteilen sind. Sollte das Verfahren als Planfeststellungsverfahren nach dem VwVfG fortgeführt werden, wird die GDWS in einem Planfeststellungsbeschluss eine Abwägung treffen und ggf. dem Träger des Vorhabens (WSA WJN) Auflagen erteilen.

Zur zunehmenden Verschlickung des Strandbads in Nordenham führt der TdV aus, dass diese Entwicklung im Wesentlichen eine Folge des Bühnenbaus ist, durch den sich die Strömung in die Flussmitte verlagert. Da Nordenham in der Brackwasserzone liegt, lagert sich in den strömungsberuhigten Uferbereichen Schlick an. Dieses ist ein beabsichtigter Effekt und dient zum Schutz der Ufer vor Erosion.

Der Vertreter eines Kanuvereins berichtete von einer Anlegestelle an der Strohauser Plate, die durch die zunehmende Verschlickung immer seltener angefahren werden kann. Seitens des TdVs wurde dem Teilnehmer angeboten, sich im Nachgang an die Veranstaltung beim WSA WJN zu melden, um zu eruieren, ob lokal eine Möglichkeit zur Verbesserung der Situation geschaffen werden kann. Der TdV betont, dass er als lokaler Akteur um den Interessenausgleich bemüht ist und ein solches Herantreten an das WSA WJN auch unabhängig von der Weseranpassung erwünscht ist.

#### **4.2 Versalzung (Generalplan Wesermarsch)**

Eine mögliche Zunahme des Salzgehaltes in den Zuwässerungsgräben in der Wesermarsch war ein weiteres intensiv diskutiertes Thema, welches gerade für die Landwirtschaft, die das Wasser zur Tränkung und Kehrung des Viehs auf den Weiden nutzt, von Bedeutung ist. Das Thema wurde von den Teilnehmenden eng mit dem Generalplan Wesermarsch verknüpft. Dabei wurde die Sorge geäußert, dass die Realisierung des Generalplans an die Weservertiefung gebunden ist und erst mit bzw. nach deren Vertiefung als Kompensation erfolgen wird.

Der TdV informierte, dass der Generalplan in der Gänze mit seinen vielen Teilmaßnahmen ein niedersächsisches Vorhaben für die Neuordnung der Zu- und Entwässerung in der Wesermarsch ist. Das Land Niedersachsen wird sowohl das Genehmigungsverfahren durchführen, als auch die Umsetzung des Generalplanes übernehmen. Es besteht die Möglichkeit der finanziellen Beteiligung des Bundes an dem Generalplan, durch die ein Teilabschnitt vorzeitig umgesetzt werden soll. Dieses betrifft den Neubau eines Kanals zwischen dem Strohauser Siel und dem Beckumer Siel einschließlich eines neuen Schöpfwerks in Beckum. Dieses ermöglicht die Zuwässerung aus dem südlicher gelegenen Siel, wodurch der Wesermarsch salzärmeres Wasser zugeführt werden kann. Dieser Teilabschnitt soll vor der Umsetzung der Weseranpassung fertiggestellt sein.

### **4.3 Altschäden / Altlasten**

Im Zusammenhang mit dem Generalplan Wesermarsch wurde in einigen Veranstaltungen die Forderung erhoben, dass es vor einer erneuten Weseranpassung zu einer Behebung der Altlasten vorangegangener Weseranpassungen kommen müsse. In diesem Zusammenhang wurde dem TdV die Frage gestellt, ob noch etwaige Altschäden berücksichtigt werden oder ob sich die jetzige Kompensation nur auf die geplanten Vorhaben beziehe.

Der TdV erläuterte, dass es aus seiner Sicht rechtlich keine Summierung von Ausbaufolgen gibt. Die letzte durchgeführte Weseranpassung war der im Jahr 1999 umgesetzte SKN 14m-Ausbau in der Außenweser, dessen Beweissicherung 2011 abschlossen wurde. Dabei wurden keine zuzurechnenden Folgen, die über das prognostizierte Maß hinaus gingen, festgestellt.

### **4.4 Rechtlicher Rahmen des Verfahrens (MgvG)**

Einige Anwesende kritisierten das neue MgvG als „Taschenspielertrick“ und mutmaßten, dass hiermit der gewohnte Rechtsrahmen aus dem Planfeststellungsverfahren mit den damit einhergehenden Klagemöglichkeiten umgangen werden soll.

Der TdV präziserte die einzelnen Bausteine des neuen Verfahrens und verwies darauf, dass erst nach dem Anhörungsverfahren entschieden wird, ob das Verfahren nach Maßgabe der Planfeststellungsregelungen fortgesetzt und ggf. mittels Planfeststellungsbeschluss abgeschlossen werden soll oder die Vorhabenzulassung durch Maßnahmengesetz durch den Deutschen Bundestag erfolgen soll.

Außerdem wurde deutlich gemacht, dass das Ergebnis des Zulassungsverfahrens ergebnisoffen ist. Gemäß TdV werden durch das MgvG weder qualitative noch quantitative Abstriche hinsichtlich des Untersuchungsrahmens gegenüber einem Planfeststellungsverfahren gemacht. Zudem werden die Träger Öffentlicher Belange und die betroffene Öffentlichkeit ausreichend Zeit haben, sich die Untersuchungsergebnisse anzusehen und entsprechende Stellungnahmen bzw. Einwendungen einzureichen. Im Rahmen des Anhörungsverfahrens werden die eingebrachten Belange erörtert und eine Einschätzung der Länder Bremen und Niedersachsen zum Einvernehmen bezüglich Landeskultur und Wasserwirtschaft abgegeben. Die Einwendungen und Stellungnahmen bilden die Grundlage für eine Bewertung der zuständigen Behörde in deren Abschlussbericht. Dieser bildet nach MgvG die Grundlage für die Entscheidung des Bundestags im Gesetzgebungsverfahren (soweit das Verfahren nicht als Planfeststellungsverfahren nach dem VwVfG fortgeführt wird).

### **4.5 Betroffenheiten / Einwendungen**

Einzelne Teilnehmerinnen und Teilnehmer trugen in den Veranstaltungen direkt die von ihnen befürchteten nachteiligen Betroffenheiten durch die geplanten Vorhaben vor und erkundigten sich bzgl. ihres weiteren Vorgehens.

Der TdV empfahl z.B. im Falle eines Anliegers mit befürchteten Schäden am Grundstück eine Einwendung zu schreiben, in der die Problematik dargestellt wird. In der Vorhabenzulassung kann dann eine Beweissicherung angeordnet werden. Wichtig ist, die Betroffenheit im Anhörungsverfahren zu artikulieren.

Der TdV wies ausdrücklich darauf hin, dass die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung nicht Bestandteil des formalen Zulassungsverfahrens ist, so dass die getätigten Äußerungen in der Informationsveranstaltung keine Einwendungen und Stellungnahmen im späteren vorbereitenden Verfahren ersetzen.

#### **4.6 Strömungsgeschwindigkeiten**

Die Weser ist ein beliebtes Revier für Wasserfreizeitaktivitäten wie z.B. Segeln, Rudern, Sportboot- und Kanufahren. Vorsitzende und Mitglieder entsprechender Vereine waren häufig unter den Teilnehmenden und beklagten die seit Jahren zunehmende Fließgeschwindigkeit der Weser. Diese sei, bedingt durch die bisherigen Ausbaumaßnahmen, bereits jetzt sehr hoch, wodurch die Aktivitäten der Sporttreibenden stark eingeschränkt seien und es teilweise zu gefährlichen Situationen komme. Übereinstimmend wird befürchtet, dass sich die Strömungsgeschwindigkeiten durch die geplante Weservertiefung weiter verstärken.

Nach Auskunft des TdV wird sich durch die geplante Weseranpassung die Strömung auf die Fahrrinne konzentrieren. Dementsprechend wird es im Bereich der Fahrrinne zu einer Erhöhung der Fließgeschwindigkeit und in den Uferbereichen zu einer Verringerung der Strömungsgeschwindigkeit kommen. Im Rahmen der numerischen Modellierungen durch die Bundesanstalt für Wasserbau (BAW) werden die Änderungen der Strömungsgeschwindigkeiten in einer hohen Auflösung berechnet. Da die Strömungsgeschwindigkeiten stark ortsabhängig sind, können keine pauschalen Angaben über den gesamten Betrachtungsraum gemacht werden.

#### **4.7 Tidenhub / Deichsicherheit**

Basierend auf der vom TdV gehaltenen Präsentation stellten die Teilnehmenden vertiefende Fragen zu den Auswirkungen der geplanten Weseranpassung auf den Wasserstand. Auch wenn das Ergebnis erst aus den noch anstehenden Modellierungen hervorgehen wird, bestand großes Interesse an Einschätzungen bzgl. der erwarteten Größenordnungen.

Die Anwesenden betonten die Wichtigkeit, in die Berechnungen auch die neuesten Erkenntnisse aus der Klimaforschung einzubeziehen – sowohl was die Erhöhung des Meeresspiegels betrifft, als auch die Veränderungen der meteorologischen Rahmenbedingungen. Von Seiten des TdV wurde bekräftigt, dass bei den Modelluntersuchungen der BAW die Aspekte Meeresspiegelanstieg und Klimawandel Berücksichtigung finden werden.

Der TdV erläuterte, dass das Ausbauvorhaben den Tidenhub beeinflussen wird, eine genaue Angabe aber erst nach Abschluss der numerischen Untersuchungen durch die BAW gemacht werden kann. Nach Aussagen des TdV kann sich für Prognosen an dem vorangegangenen Planfeststellungsverfahren orientiert werden. Im Zeitraum zwischen 2002 und 2020 plante der TdV bereits die Anpassung der Außenweser und der Unterweser zwischen Nordenham und Bremen mit grundsätzlich vergleichbaren Ausbauparametern. In Modelluntersuchungen dieses früheren Verfahrens wurde eine Erhöhung des Tidenhubs am Bremer Weserwehr um neun Zentimeter prognostiziert, wobei das Tidehochwasser um drei Zentimeter ansteigt und das Tideniedrigwasser um sechs Zentimeter absinkt. Der Einfluss auf den Tidenhub ist am Weserwehr am größten und nimmt in Richtung Bremerhaven ab. Da im aktuellen Verfahren eine weitere Optimierung der notwendigen Baggermengen durchgeführt wurde und zudem der Ausbau des Streckenabschnitts Brake - Bremen (Unterweser Süd) entfällt, geht der TdV davon aus, dass die Tidenhubänderung geringer ausfallen wird, als im letzten Verfahren prognostiziert wurde.

Bei Fragen zu Auswirkungen der Weseranpassung auf die Hochwassersicherheit und vor allem auf die Deichsicherheit positionierte sich der TdV eindeutig: Die Ausbauplanungen sind in ihrer Wirkung auf den Hochwasserschutz zu bewerten. Insbesondere ist nachzuweisen, dass die Änderungen des Hochwasserstandes bei extremen Sturmflutereignissen das bestehende Hochwasserschutzniveau nicht beeinträchtigen werden („Hochwasserneutralität“). Die dafür notwendigen Untersuchungen werden durch die BAW durchgeführt.

#### **4.8 Umweltschutzmaßnahmen**

Im Rahmen der Veranstaltungen informierte der TdV, dass es zu erheblichen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft kommen wird. Die Auswirkungen werden im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung untersucht und bewertet sowie anschließend ausgeglichen oder kompensiert. Der TdV zeigte hierfür ein Beispiel einer Kompensationsmaßnahme. In den Veranstaltungen wurde die Kritik geäußert, dass bei dem vom TdV vorgestellten Beispiel zwar eine wertvolle Fläche geschaffen wurde, diese aber im Verhältnis zur gesamten von der Maßnahme betroffenen Fläche nur der berühmte „Tropfen auf den heißen Stein“ sei. Laut TdV diene dies nur als ein Beispiel für die bestehenden Möglichkeiten, das geplante Kompensationskonzept sei größer dimensioniert.

Insbesondere von den Angelvereinen wurde die äußerst kritische Situation des „Lebensraum Weser“ für die heimischen Fischbestände beklagt. Durch menschliche Eingriffe seien die Gräben der Wesermarsch komplett tot, da typische Weserfischarten entweder ausgestorben oder abgewandert seien. Ebenso bedenklich sei die Abnahme ständiger Wasservogel-Zonen und Laichgebiete in den Uferzonen.

In Bezug auf die angesprochenen Fischbestände in den Grabensystemen wies der TdV auf die starke Abhängigkeit der Bestände vom jeweiligen Unterhaltungszustand der Gräben hin. Die Auswirkungen auf die Fischbestände, wie auch auf sämtliche andere Schutzgüter, werden im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung untersucht.

Von Seiten der Teilnehmenden wurde angeregt, neben den außendeichs geplanten Kompensationen auch in den Binnenflächen Kompensationsmaßnahmen zu planen. Der TdV nahm diese Anregung auf und wird sie – wenn möglich – im weiteren Verfahren berücksichtigen. Der TdV ermutigte die Anwesenden explizit, weitere Ideen für mögliche Kompensationsmaßnahmen einzubringen.

#### **4.9 Wirtschaftlichkeit der Maßnahmen**

In dem fachlichen Austausch wurde die Wirtschaftlichkeit der Weseranpassungen in Frage gestellt. Der Fokus lag dabei auf der Unterweser (Nord). Es wurde geäußert, nur einzelne Unternehmen würden von dem Vorhaben profitieren, die Folgen gingen aber zu Lasten der Allgemeinheit. Dieses sei gerade vor dem Hintergrund, dass ein Großteil der Güter aus Futtermitteln für die Massentierhaltung bestehe, was keine nachhaltige Wirtschaftsform sei und deren Bedarf in Zukunft immer geringer werden würde, kritisch zu hinterfragen.

Der TdV wird für das Zulassungsverfahren Aussagen zur Wirtschaftlichkeit der Vorhaben treffen. Im Rahmen der Aufnahme der Vorhaben in den Bundesverkehrswegeplan im Jahr 2002 wurde eine Nutzen-Kosten-Analyse durchgeführt, die im Jahr 2016 für die Erstellung des Bundesverkehrswegeplans 2030 aktualisiert wurde. Im Falle der Unterweser (Nord) wurde das Projekt mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von 6,9 eingestellt und bei der Außenweser mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von 11,4. Diese Zahlen sind im Zuge der Vorhabenplanung zu aktualisieren. Die für die Analyse exakt zu verwendenden Kriterien waren dem TdV zum Zeitpunkt der Informationsgespräche nicht bekannt. Insofern konnte die Frage nicht beantwortet werden, ob in die Kosten-Nutzen-Analyse auch Erkenntnisse des Klimawandels oder vorhandene Schäden wie z.B. an den Stränden in Nordenham und Brake oder die Nachhaltigkeit der Massentierhaltung einbezogen werden.

#### **4.10 Umlagerungsflächen**

Auf entsprechende Rückfragen bestätigte der TdV, als Umlagerungsflächen für den geplanten Ausbau und die anschließende Unterhaltung ausschließlich mit den bereits vorhandenen Umlagerungsflächen in der Außenweser zu planen. Die Flächen werden im Rahmen ihrer Zulassung beaufschlagt und werden in regelmäßigen Abständen hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die Umwelt geprüft.

Weitere Nachfragen bezogen sich auf die vom TdV betriebene Strategie der Umlagerung. Kritisch wurde von Seiten der Teilnehmenden angemerkt, dass bei den Umlagerungsflächen, die nahe der Fahrrinne liegen, das Sediment nach kurzer Zeit wieder in die Weser verdriftet. Auch wurde durch die zusätzliche Beaufschlagung der Umlagerungsfläche am Leitdamm eine weitere Schwächung des Fedderwader Priels befürchtet.

Der TdV erläuterte die Zielsetzung, das Sediment im Gesamtsystem zu belassen, sodass es nicht zu einer verstärkten Erosion an der Flusssohle kommt. Außerdem wird damit das Verdriften des Sediments in die Watten ermöglicht, was zu einem Aufwachsen der Wattflächen führt. Dieses ist auch im Hinblick auf den fortschreitenden Meeresspiegelanstieg vorteilhaft.

Auf Grundlage der numerischen Modellierungen der BAW werden Aussagen zur Morphologie und zum Sedimenttransport in der Außenweser und somit auch zum Fedderwarder Priel gemacht.

#### **4.11 Folgen der Maßnahme / Unterhaltungsaufwand**

Die Gewährleistung der planfestgestellten Sohltiefe erfordert eine permanente Unterhaltung durch den TdV. Die Unterhaltungsbaggermengen werden im Zuge der Weseranpassung signifikant zunehmen. Genauere Aussagen zu den Größenordnungen konnte der TdV zum Zeitpunkt der Informationsgespräche nicht tätigen, diese werden im Verlauf der Planungen bestimmt. Die Ergebnisse werden sowohl bei der Umweltverträglichkeitsprüfung als auch bei der Nutzen-Kosten-Analyse berücksichtigt.

Auf gezielte Nachfragen bzgl. der geschätzten Kosten des Vorhabens informierte der TdV darüber, dass für die Projekte im Bundesverkehrswegeplan Kosten von 100 Millionen Euro eingestellt sind.

#### **4.12 Länderübergreifende Hafenstrategie**

Ein durchgängiger Kritikpunkt an der Weseranpassung von Seiten der Teilnehmenden ist die als mangelhaft angesehene Hafenkooperation. Der Tiefwasserhafen in Wilhelmshaven solle bei der Planung der Weseranpassung als Alternative berücksichtigt werden. Von Steuergeldern bezahlt, können im Weser-Jade-Port fast alle Schiffe tideunabhängig zu jeder Zeit anlegen, so die Meinungen aus dem Publikum. Außerdem sei auf Grund der örtlichen Gegebenheiten Bremerhaven nicht in der Lage, mit den Häfen in Rotterdam, Antwerpen oder auch Wilhelmshaven in Konkurrenz zu treten.

Der TdV führte aus, dass sein Planungsauftrag die Anpassung der Außenweser sowie der Unterweser (Nord) ist. Eine länderübergreifende Hafenstrategie zu entwickeln ist ein politisches Ziel, das außerhalb des Wirkbereiches des TdV liegt. Das Ziel der Antragsstellung ist die höhere Auslastung der bestehenden Schiffsverkehre auf der Außen- und Unterweser und die Gewährleistung des sicheren Schiffsverkehrs zu den Weserhäfen. Es soll kein Wettbewerbsvorteil zu den Häfen in Rotterdam oder Antwerpen entstehen.

## **5 ZUKÜNFTIGE BETEILIGUNG DER ÖFFENTLICHKEIT**

Der TdV wird die Öffentlichkeit auch künftig aktiv über die anstehenden Verfahrensschritte, die weiteren Entwicklungen und die möglichen Umsetzungen der Projektvorhaben informieren. Häufigkeit sowie Art und Umfang der Beteiligung werden an dem Bedarf, den gesetzlichen Anforderungen und dem Projektfortschritt ausgerichtet. Vorgesehen sind zum jetzigen Zeitpunkt laufende Aktualisierungen des Internetauftritts, Pressemitteilungen sowie regelmäßige Aussendungen des digitalen Info-Briefs an die angemeldeten Abonnenten.

Dieser Bericht wird als Ergebnis der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung auf der Internetseite des TdV eingestellt.

Nach Abschluss der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung wird vom TdV ein Antrag auf Durchführung eines vorbereitenden Verfahrens bei der GDWS gestellt. Das vorbereitende Verfahren sieht als ersten Verfahrensschritt eine Unterrichtung über den Untersuchungsrahmen nach § 6 MgvG i.V.m § 15 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung vor. Nach den Vorschriften des MgvG muss die zuständige Behörde dem TdV, den zu beteiligenden Behörden und der betroffenen Öffentlichkeit vor der Unterrichtung über den Untersuchungsrahmen Gelegenheit zu einer Besprechung geben. Je nach Entwicklung der Covid19-Infektionslage besteht die Möglichkeit, in Anwendung des Planungssicherstellungsgesetzes auf diesen sog. Scopingtermin zu verzichten und stattdessen eine Online-Konsultation durchzuführen. Diese umfasst den Gegenstand, den Umfang und die Methoden der Umweltverträglichkeitsprüfung und der weiteren mit dem Verkehrsinfrastrukturprojekt verbundenen Umweltprüfungen (z.B. Vereinbarkeit mit den Regelungen des Habitatschutzes, des Artenschutzes und der Wasserrahmenrichtlinie).

**Anlage 1: Einladungsschreiben Informationsgespräche**

**WSA Weser-Jade-Nordsee**  
Postfach 12 05 61 · 27519 Bremerhaven



**WSV.de**

Wasserstraßen- und  
Schifffahrtsverwaltung  
des Bundes

**Wasserstraßen- und  
Schifffahrtsamt  
Weser-Jade-Nordsee**

Franziuseck 5  
28199 Bremen

Am Alten Vorhafen 1  
27568 Bremerhaven

Mozartstraße 32  
26382 Wilhelmshaven

**Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenweser**

**Einladung zu Informationsgesprächen für die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung zum Projekt „Weseranpassung“**

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit lade ich Sie zu der Teilnahme an Informationsgesprächen im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung zur Weseranpassung ein.

In den ca. 2-stündigen Veranstaltungen werde ich die geplanten Maßnahmen zur Fahrrinnenanpassung der Außenweser und zur Fahrrinnenanpassung der Unterweser (Nord) zwischen Bremerhaven und Brake vorstellen. Dabei möchte ich die betroffene Öffentlichkeit über die Ziele des Projekts, die Mittel, die erforderlich sind, um das Projekt zu verwirklichen, und die voraussichtlichen Auswirkungen des Projekts informieren.

Insgesamt sind 20 Termine im Zeitraum vom 01. bis 11. November 2021 geplant. Die Informationstermine finden in Bremerhaven (Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Weser-Jade-Nordsee, Am Alten Vorhafen 1, 27568 Bremerhaven) und Elsfleth (Heye-Stiftung/Bürger- und Kulturbüro Elsfleth, Rathausplatz 3, 26931 Elsfleth) statt.

**Datenschutzhinweis:**

Ihre personenbezogenen Daten werden zur weiteren Bearbeitung und Korrespondenz entsprechend der Datenschutzerklärung des WSA verarbeitet. Diese können Sie über folgenden Link auf dem Internetauftritt des WSA abrufen: <https://www.wsa-weser-jade-nordsee.wsv.de/802-Datenschutz>. Sollte Ihnen ein Abruf der Datenschutzerklärung nicht möglich sein, kann diese Ihnen auf Wunsch auch in Textform übermittelt werden.

**Ihr Zeichen**

**Mein Zeichen**  
PF1-2

**Datum**  
1. Oktober 2021

**Anne Schäfer**  
Telefon +49 471 4835-302  
Telefax +49 471 4835-210

Zentrale +49 471 4835-0  
Telefax +49 471 4835-210  
wsa-weser-jade-nordsee@  
wsv.bund.de  
[www.wsa-weser-jade-nordsee.wsv.de](http://www.wsa-weser-jade-nordsee.wsv.de)

**Bankverbindung**  
Bundeskasse  
Dienstort Kiel  
IBAN: DE18 2000 0000 0020  
0010 66  
BIC: MARKDEF 1200

**Seite 1 von 2**



**WSV.de**Wasserstraßen- und  
Schifffahrtsverwaltung  
des Bundes**Informationsgespräche zur frühen Öffentlichkeitsbeteiligung  
„Weseranpassung“:**

- 01. November 2021** in Bremerhaven  
(10.00 – 12.00 Uhr; 14.00 – 16.00 Uhr; 17.00 – 19.00 Uhr)
- 02. November 2021** in Bremerhaven  
(10.00 – 12.00 Uhr; 14.00 – 16.00 Uhr)
- 03. November 2021** in Bremerhaven  
(10.00 – 12.00 Uhr; 14.00 – 16.00 Uhr; 17.00 – 19.00 Uhr)
- 04. November 2021** in Bremerhaven  
(10.00 – 12.00 Uhr; 14.00 – 16.00 Uhr)
- 08. November 2021** in Elsfleth  
(10.00 – 12.00 Uhr; 14.00 – 16.00 Uhr; 17.00 – 19.00 Uhr)
- 09. November 2021** in Elsfleth  
(10.00 – 12.00 Uhr; 14.00 – 16.00 Uhr)
- 10. November 2021** in Elsfleth  
(10.00 – 12.00 Uhr; 14.00 – 16.00 Uhr; 17.00 – 19.00 Uhr)
- 11. November 2021** in Elsfleth  
(10.00 – 12.00 Uhr; 14.00 – 16.00 Uhr)

Die Teilnehmerzahl pro Informationsgespräch ist auf maximal 25 Personen beschränkt. Eine Teilnahme ist nur mit vorheriger Anmeldung möglich. Sie können sich für ein Informationsgespräch auf der neu eingerichteten Beteiligungsplattform anmelden unter <https://beteiligung-weseranpassung.wsv.de>

Bei den Veranstaltungen sind die aktuell geltenden Corona-Schutzbestimmungen zu beachten.

Zusätzlich zu den Informationsgesprächen haben Sie vom 04. Oktober bis zum 19. November die Gelegenheit, auf der Beteiligungsplattform im Rahmen eines Diskussionsforums Fragen zu stellen, Beiträge einzustellen und mit den Planerinnen und Planern des WSA Weser-Jade-Nordsee in einen fachlichen Austausch zu treten.

Ich freue mich auf einen produktiven Dialog und eine rege Beteiligung aller Interessierten.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

gez. Anne Schäfer (Projektleitung WSA Weser-Jade-Nordsee)

**Anlage 2: Pressemitteilung Informationsgespräche****Pressemitteilung****WSV.de**Wasserstraßen- und  
Schifffahrtsverwaltung  
des Bundes**Wasserstraßen- und  
Schifffahrtsamt  
Weser-Jade-Nordsee**  
Am Alten Vorhafen 1  
27568 Bremerhaven  
www.wsa-weser-jade-nord-  
see.wsv.de**Anne Schäfer**  
Projektleitung  
Telefon +49 471 4835-0  
anne.schaefer@wsv.bund.de**Fahrrinnenanpassung von Unter- und  
Außenweser – Informationsveranstaltungen  
zur frühen Öffentlichkeitsbeteiligung (FÖB)**

vom 05.10.2021

Das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) Weser-Jade-Nordsee bietet die Gelegenheit zur Information über das Projekt „Weseranpassung“. Als „Weseranpassung“ werden die zwei Vorhaben „Fahrrinnenanpassung der Außenweser“ und „Fahrrinnenanpassung der Unterweser (Nord) zwischen Bremerhaven und Brake“ bezeichnet.

In der Zeit vom 01. bis 11. November 2021 werden die Fachleute des WSA Weser-Jade-Nordsee die interessierte Öffentlichkeit über die geplanten Maßnahmen und die weiteren Planungsschritte informieren. Hierzu finden je zehn Informationsveranstaltungen in Bremerhaven (Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Weser-Jade-Nordsee, Raum Weser, Am Alten Vorhafen 1, 27568 Bremerhaven) und Elsfleth (Heye-Stiftung/Bürger- und Kulturbüro Elsfleth, Rathausplatz 3, 26931 Elsfleth) statt.

„Ich freue mich auf einen produktiven Dialog sowie auf die rege Beteiligung aller Interessierten“ sagt Ulrich Günther, Fachbereichsleiter des WSA Weser-Jade-Nordsee. Die genauen Termine können abgerufen werden unter <https://beteiligung-weseranpassung.wsv.de>

Da die Anzahl der Teilnehmenden bei den Informationsgesprächen auf jeweils 25 Personen begrenzt ist, wird um eine vorherige Anmeldung unter der genannten Internetseite gebeten. Bei den Veranstaltungen sind die aktuell geltenden Corona-Schutzbestimmungen zu beachten.

Weitere Anmeldemöglichkeit: Jürgen Ißleib, N-Komm Agentur für Nachhaltigkeits-Kommunikation UG, Ziegelhüttenweg 45, 60598 Frankfurt am Main, Tel. 069 / 780 595 19.

Zusätzlich zu den Informationsveranstaltungen besteht vom 04. Oktober bis zum 19. November 2021 die Möglichkeit, auf der Beteiligungsplattform im Rahmen eines Diskussionsforums Fragen zu stellen, Beiträge einzustellen





und mit den Planerinnen und Planern des WSA Weser-Jade-Nordsee in einen fachlichen Austausch zu treten.

#### Hintergrund

Die Bundeswasserstraßenprojekte „Anpassung der Außenweser“ und „Anpassung der Unterweser (Nord)“ wurden aufgrund ihrer Bedeutung in das neue Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz (MgvG) aufgenommen.

Das MgvG sieht dabei eine frühe Öffentlichkeitsbeteiligung vor.

Nach Abschluss der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung sind vor einer Zulassung der Vorhaben weitere Verfahrensschritte unter Beteiligung von Fachbehörden und der Öffentlichkeit durchzuführen.

Zur Festlegung eines Untersuchungsrahmens für den Bericht zu den voraussichtlichen Umweltauswirkungen der beiden Vorhaben ist der betroffenen Öffentlichkeit neben den Fachbehörden Gelegenheit zu einer Besprechung zu geben. Dies ist im Frühjahr 2022 vorgesehen.

Nach Erstellung aller Planunterlagen folgt das sogenannte Anhörungsverfahren, bei dem Stellungnahmen von Fachbehörden und Vereinigungen eingeholt werden und bei dem die von dem Vorhaben Betroffenen Einwendungen erheben können. Darauf folgt noch ein Erörterungstermin.

Ziel des Vorhabens „Weseranpassung“ ist die Anpassung der Fahrrinne in der Außenweser für die Containerschifffahrt und der Fahrrinne in der Unterweser (Nord) zwischen Bremerhaven und Brake für die Massengutschifffahrt an die aktuellen Anforderungen von Hafenwirtschaft und Reedereien. Zukünftig soll ein größerer maximaler Abladetiefgang für eine erhöhte Wirtschaftlichkeit bzw. Wettbewerbsfähigkeit sorgen.

Für den Containerterminal Bremerhaven soll durch den Ausbau der Außenweser eine tideunabhängige Erreichbarkeit für Großcontainerschiffe mit einem Abladetiefgang von maximal 13,50 m ermöglicht werden.

Für den Seehafen Brake soll durch den Ausbau der Unterweser (Nord) eine tideabhängige Erreichbarkeit für Massengutschiffe mit einem Abladetiefgang von max. 12,80 m ermöglicht werden.

Bei den geplanten Anpassungsmaßnahmen haben der Natur- und Umweltschutz einen hohen Stellenwert. Naturschutzfachliche und wasserwirtschaftliche Maßnahmen werden von Anfang an in das Projekt integriert, um in den betroffenen Flussregionen ökologische und ökonomische Interessen in Einklang zu bringen.

[www.weseranpassung.wsv.de](http://www.weseranpassung.wsv.de)

<https://beteiligung-weseranpassung.wsv.de>

## Anlage 3: Digitaler Info-Brief

Falls der Info-Brief nicht korrekt dargestellt wird, nutzen Sie bitte die [Webversion](#)



### Info-Brief 2/2021

## Fahrrinnenanpassung der Außenweser und Fahrrinnenanpassung der Unterweser (Nord) zwischen Bremerhaven und Brake



### Herzlich willkommen beim zweiten Info-Brief zur Weseranpassung

Mit dem Info-Brief möchten wir in regelmäßigen Abständen alle Interessierten über die Fahrrinnenanpassung der Außenweser und die Fahrrinnenanpassung der Unterweser (Nord) zwischen Bremerhaven und Brake informieren.

---

## Informationsgespräche zur Weseranpassung

In unserem ersten Info-Brief informierten wir Sie über die Anfang November startenden Informationsgespräche des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamts Weser-Jade-Nordsee zur „Weseranpassung“. Ziel des Vorhabens ist die Anpassung der Fahrrinne in der Außenweser für die Containerschifffahrt und die Anpassung der Fahrrinne in der Unterweser (Nord) zwischen Bremerhaven und Brake für die Massengutschifffahrt an die aktuellen Anforderungen von Hafenvirtschaft und Reedereien.

Bei diesen Veranstaltungen möchten wir Sie, die interessierte Öffentlichkeit, über die geplanten Maßnahmen und die weiteren Planungsschritte informieren. Darüber hinaus können betroffene Bürgerinnen und Bürger in den ca. zweistündigen Veranstaltungen ihre Meinungen, Empfehlungen und Ideen äußern.

Der November steht nun vor der Tür und somit auch die insgesamt zehn Veranstaltungen im WSA Weser-Jade-Nordsee in Bremerhaven. Die Teilnehmerzahl pro Veranstaltung ist auf maximal 25 Personen beschränkt und eine Teilnahme nur mit vorheriger Anmeldung auf unserer Beteiligungsplattform möglich. Unter <https://beteiligung-weseranpassung.wsv.de> finden Sie alle Details zu den Terminen und erfahren, wie viele Plätze in der von Ihnen favorisierten Veranstaltung aktuell noch zur Verfügung stehen.

In der Woche darauf, vom 08. bis 11. November, finden dann die zehn Veranstaltungen im Bürger- und Kulturbüro in Elsfleth statt, zu denen Sie sich ebenfalls gerne noch anmelden können. Bei allen Veranstaltungen werden die aktuell geltenden Corona-Schutzbestimmungen beachtet. Darunter fällt das Tragen einer Schutzmaske bis zum Platz und ein Mindestabstand der Teilnehmer untereinander.

Sollten Sie keine Möglichkeit haben, an den Veranstaltungen persönlich teilzunehmen, so bietet Ihnen ein Diskussionsforum die Gelegenheit, Fragen zu stellen und sich mit den Fachleuten des WSA auszutauschen. Das Diskussionsforum finden Sie ebenfalls auf unserer Beteiligungsplattform.

Beteiligungsplattform

## Hintergrund und weitere Schritte zu den Vorhaben

Die Vorhaben „Fahrrinnenanpassung der Außenweser“ und „Fahrrinnenanpassung der Unterweser (Nord)“ wurden aufgrund ihrer Bedeutung in das im April 2020 in Kraft getretene Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz (MgvG) aufgenommen. Das bedeutet, dass die Vorhaben durch Gesetz des Deutschen Bundestages zugelassen werden können.

Das MgvG sieht als ersten Verfahrensschritt die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung vor – in dem wir uns gerade befinden. Hierbei informiert das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Weser-Jade-Nordsee als Träger des Vorhabens die betroffene Öffentlichkeit über die Ziele der Vorhaben, die Mittel, die erforderlich sind, um die Vorhaben zu verwirklichen, die mit den Vorhaben voraussichtlich verbundenen Auswirkungen und gibt der Öffentlichkeit Gelegenheit zur Äußerung und Erörterung. Das Ergebnis der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung wird vom Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Weser-Jade-Nordsee öffentlich auf der Seite [www.weseranpassung.wsv.de](http://www.weseranpassung.wsv.de) mitgeteilt.

Auf Antrag des Trägers des Vorhabens schließt an die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung das sogenannte vorbereitende Verfahren als formales Verfahren vor dem Gesetzgebungsverfahren an. Dieses wird von der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt als zuständige Behörde betrieben und umfasst

- die Unterrichtung über den Untersuchungsrahmen,
- ein Anhörungsverfahren sowie
- die Erstellung eines Abschlussberichts.

Das vorbereitende Verfahren sieht als ersten Verfahrensschritt eine Unterrichtung über den Untersuchungsrahmen vor. Zur Festlegung des Untersuchungsrahmens zur Ermittlung der Umweltauswirkungen der beiden Vorhaben wird der betroffenen Öffentlichkeit und den Fachbehörden Gelegenheit zu einer Besprechung gegeben. Dies ist im Frühjahr 2022 vorgesehen.

Das MgvG schreibt als zweiten Verfahrensschritt des vorbereitenden Verfahrens ein Anhörungsverfahren vor, welches nach der Erstellung aller Planungsunterlagen erfolgt. Beim Anhörungsverfahren werden Stellungnahmen von Fachbehörden eingeholt und die von dem Vorhaben Betroffenen sowie anerkannte Vereinigungen können zu den Vorhaben Einwendungen bzw. Stellungnahmen abgeben. Im Anschluss daran werden die eingegangenen Einwendungen und Stellungnahmen mit den Beteiligten erörtert. Diese Verfahrensschritte können zeitlich noch nicht vorhergesagt werden.

Nach dem Anhörungsverfahren wird entschieden, ob die Vorhabenzulassung mittels Planfeststellungsbeschluss (Verwaltungsverfahren) oder durch Maßnahmengesetz (Gesetz durch den Deutschen Bundestag) erfolgen soll.

Projektseite Weseranpassung

**Mit freundlichen Grüßen**

**Ihr Projektteam für die geplanten Anpassungsmaßnahmen der Außenweser und der Unterweser (Nord) zwischen Bremerhaven und Brake**

**Kontakt bei Fragen zur geplanten Fahrrinnenanpassung der Außenweser und Fahrrinnenanpassung der Unterweser (Nord)**

**Anne Schäfer**

Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Weser-Jade-Nordsee  
Projektleiterin Weseranpassung  
E-Mail: [info.weseranpassung@wsv.bund.de](mailto:info.weseranpassung@wsv.bund.de)

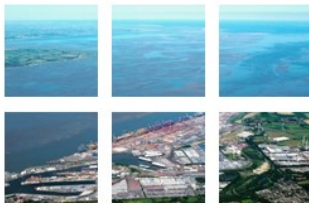
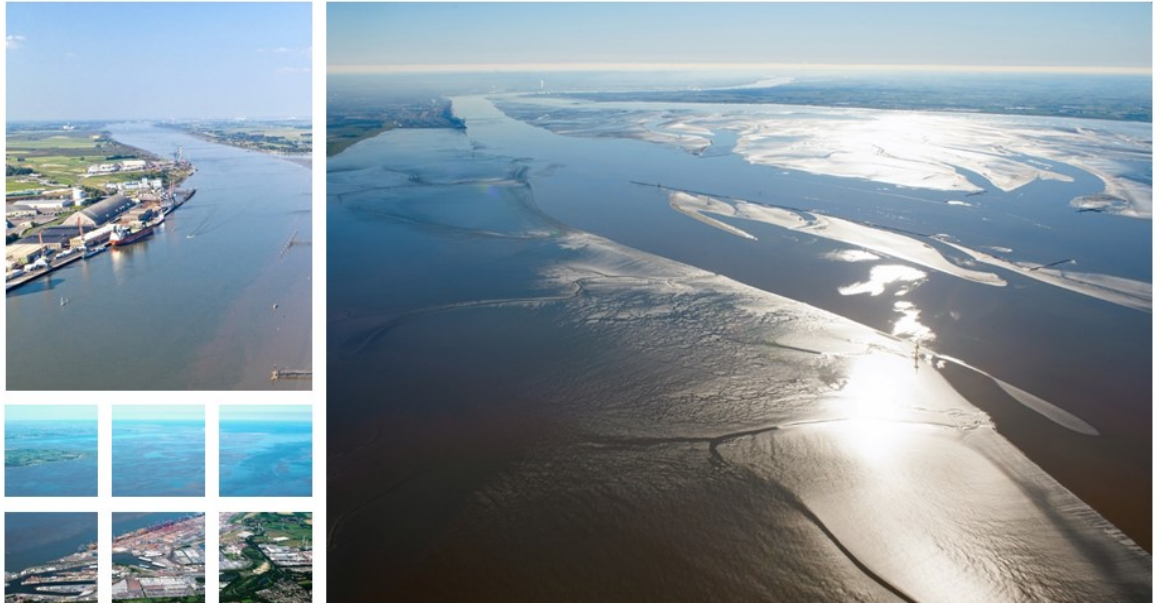
**Ulrich Günther**

Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Weser-Jade-Nordsee  
Fachbereichsleiter Fachdienste  
E-Mail: [info.weseranpassung@wsv.bund.de](mailto:info.weseranpassung@wsv.bund.de)

<https://weseranpassung.wsv.de>

Wenn Sie den Newsletter nicht mehr erhalten wollen, klicken Sie auf folgenden Link:

[Newsletter abbestellen](#)

**Anlage 4: Vortragsfolien****Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung zur  
Fahrinnenanpassung der Außenweser  
und der Unterweser (Nord)****Ablauf**

- **Information**
  1. Ausbauziele
  2. Verfahren
  3. Maßnahmen
  4. Auswirkungen
  5. Nächste Schritte
  
- **Fachlicher Austausch**





## Ausbauziele

### Außenweser

- Bundesverkehrswegeplan 2030  
– Projekt W45 –  
Anpassung der Fahrrinntiefe für den tide**un**abhängigen Verkehr von Containerschiffen mit bis zu 13,50 m Tiefgang

### Unterweser (Nord)

- Bundesverkehrswegeplan 2030  
– Projekt W46a –  
Vertiefung der Unterweser für die tide**ab**hängige Fahrt bis Brake mit 12,80 m Tiefgang



## Verfahren: Gesetzliche Grundlagen

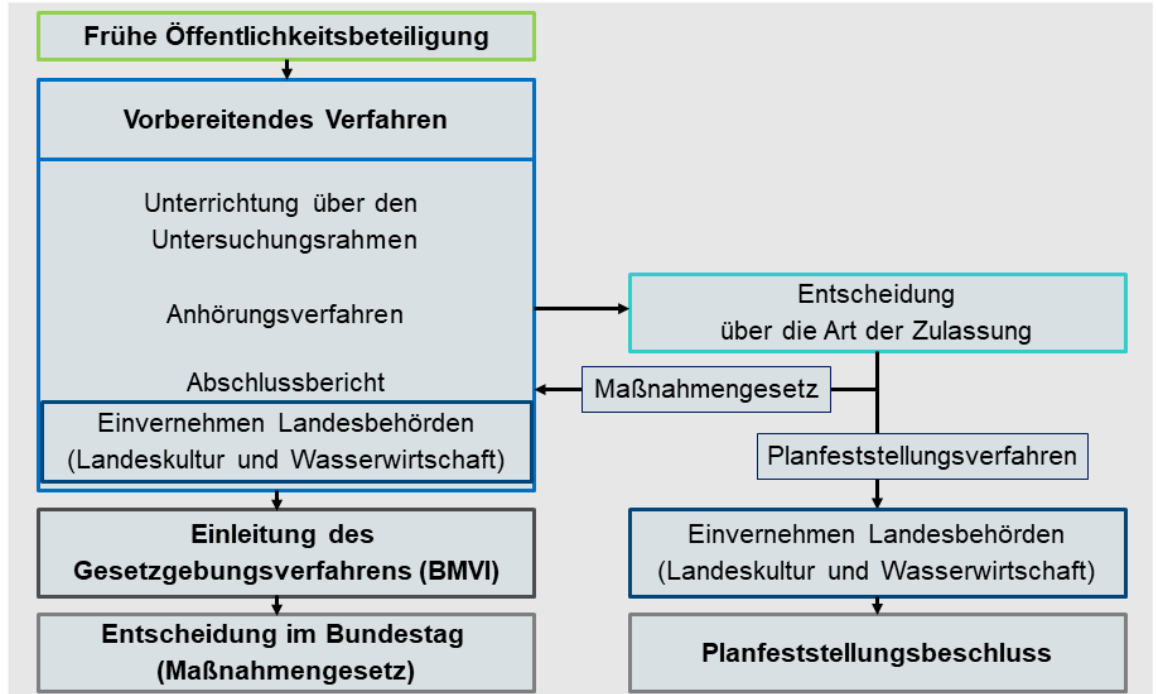
- Bundeswasserstraßenausbaugesetz [WaStrAbG]
- Bundesverkehrswegeplan 2030
- Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz [MgvG]







## Verfahren: Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz

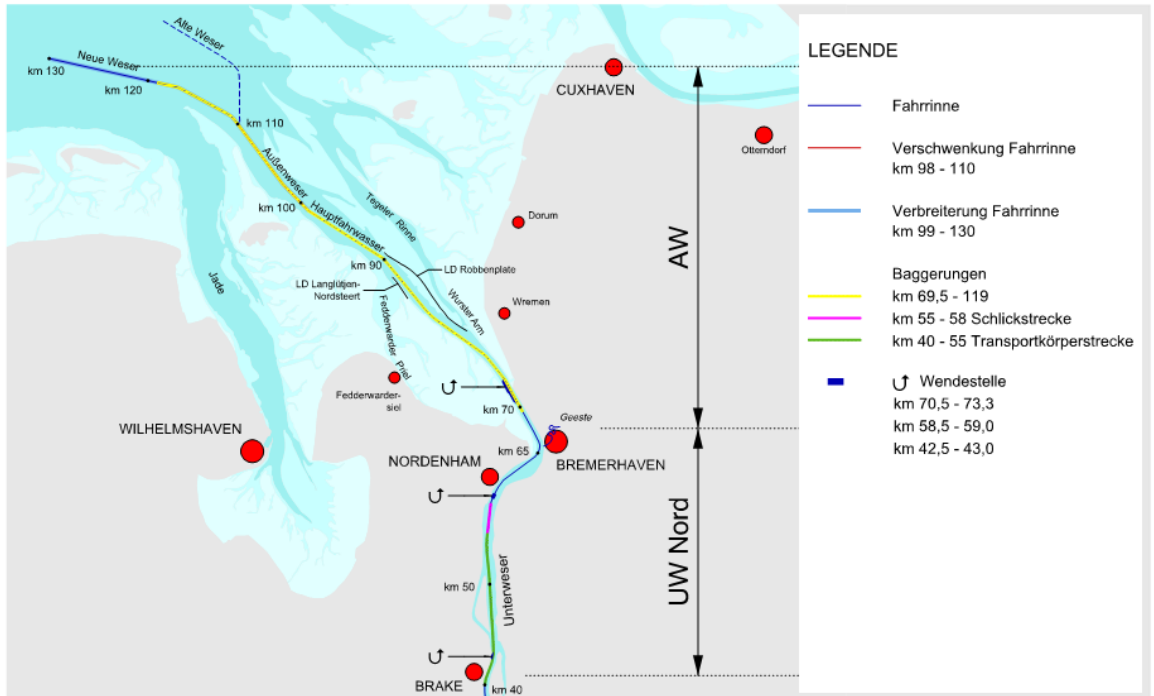


## Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung zur Fahrinnenanpassung der Außenweser und der Unterweser (Nord)

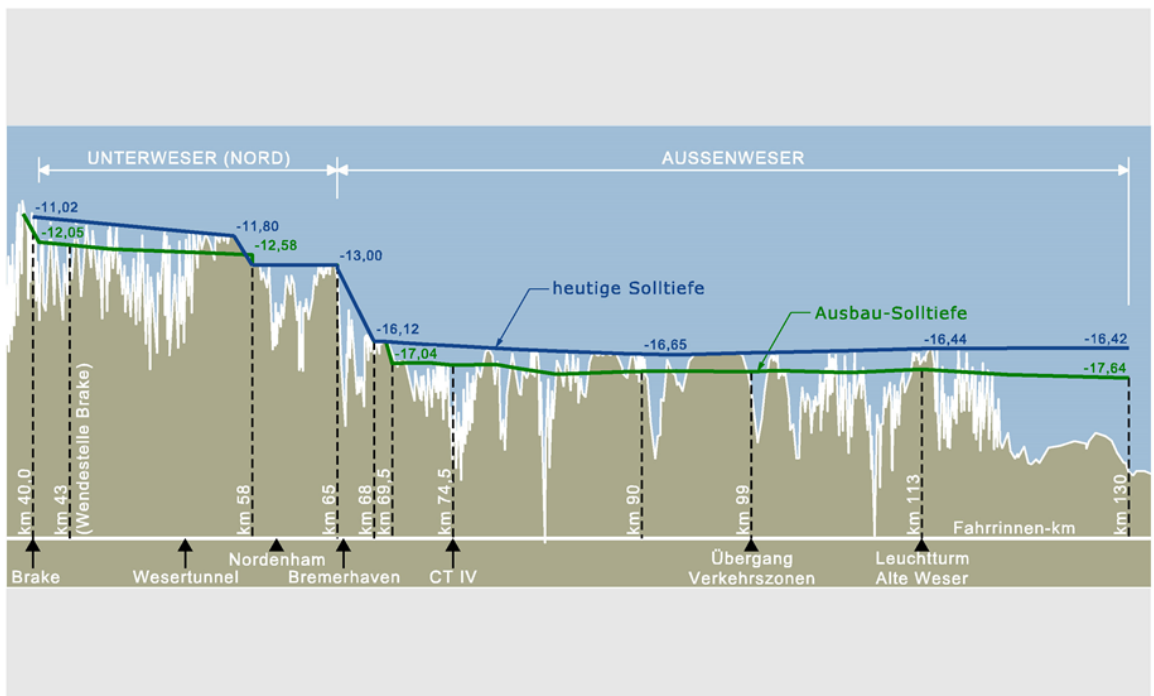




## Maßnahmen: Übersicht

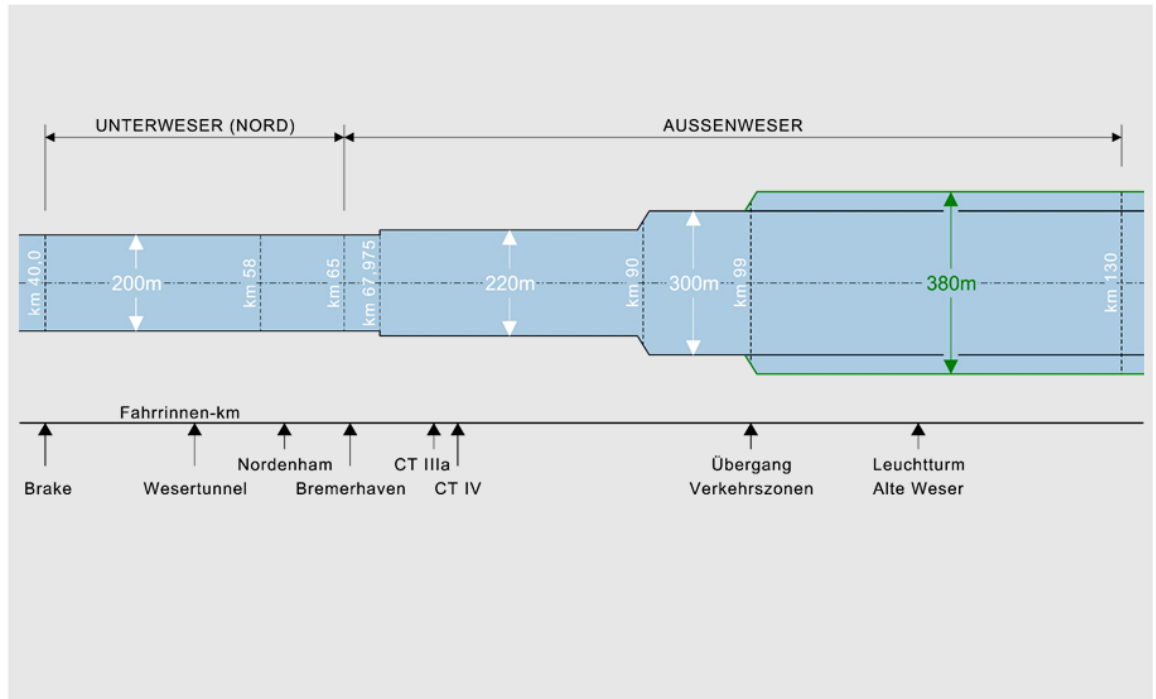


## Maßnahmen: Sohllage

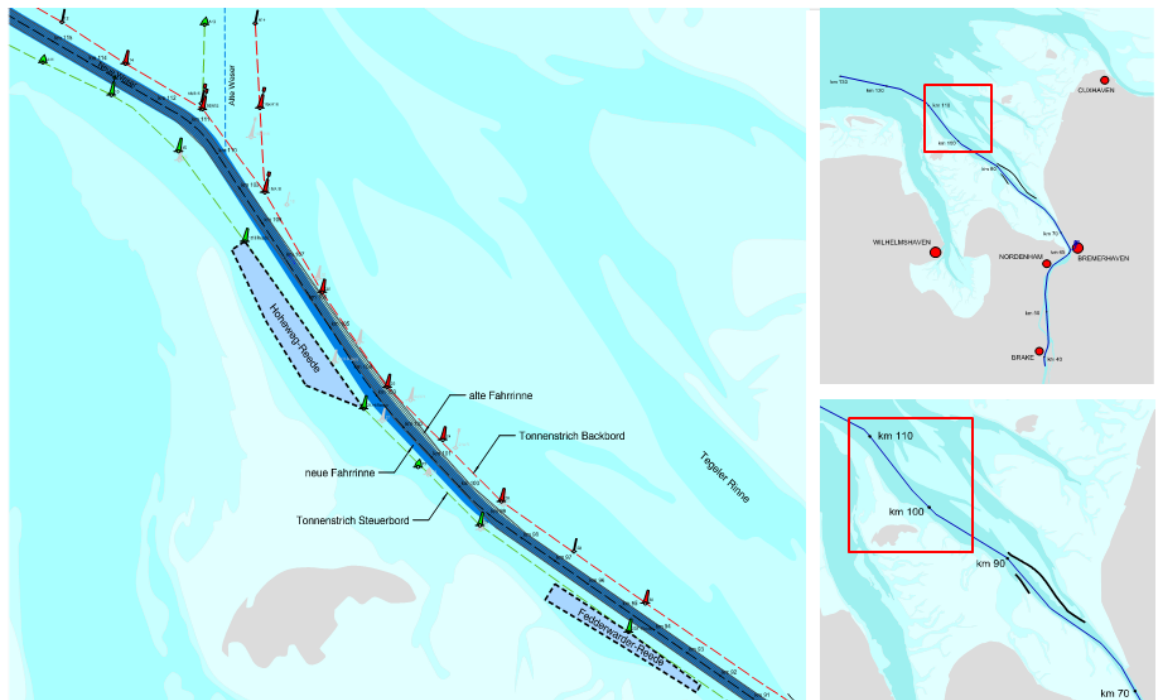




## Maßnahmen: Fahrrinnenbreite

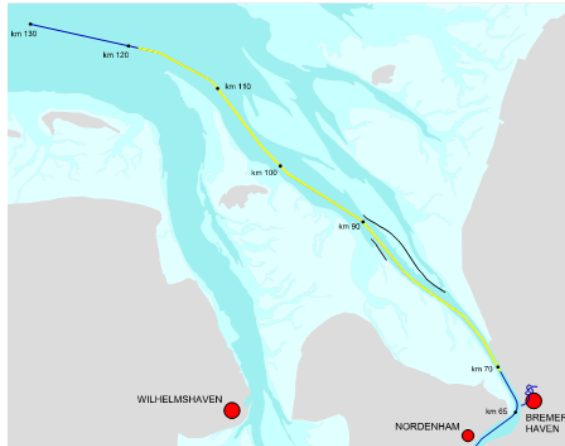


## Maßnahmen: Verschwenkung der Fahrrinne



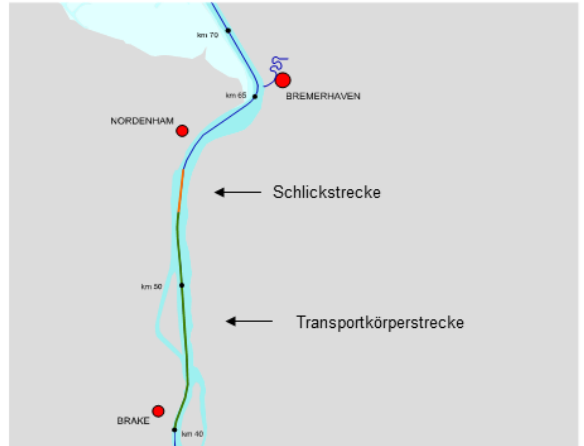


## Maßnahmen: Baggermengen



### Außenweser

- rd. 5 Mio. m<sup>3</sup>



### Unterweser (Nord)

- rd. 1,3 Mio. m<sup>3</sup>
  - davon Transportkörperstrecke: 0,67 Mio. m<sup>3</sup>
  - davon Schlickstrecke: 0,61 Mio. m<sup>3</sup>



## Maßnahmen: Baggermethoden

### Wasserinjektionsverfahren (WI)

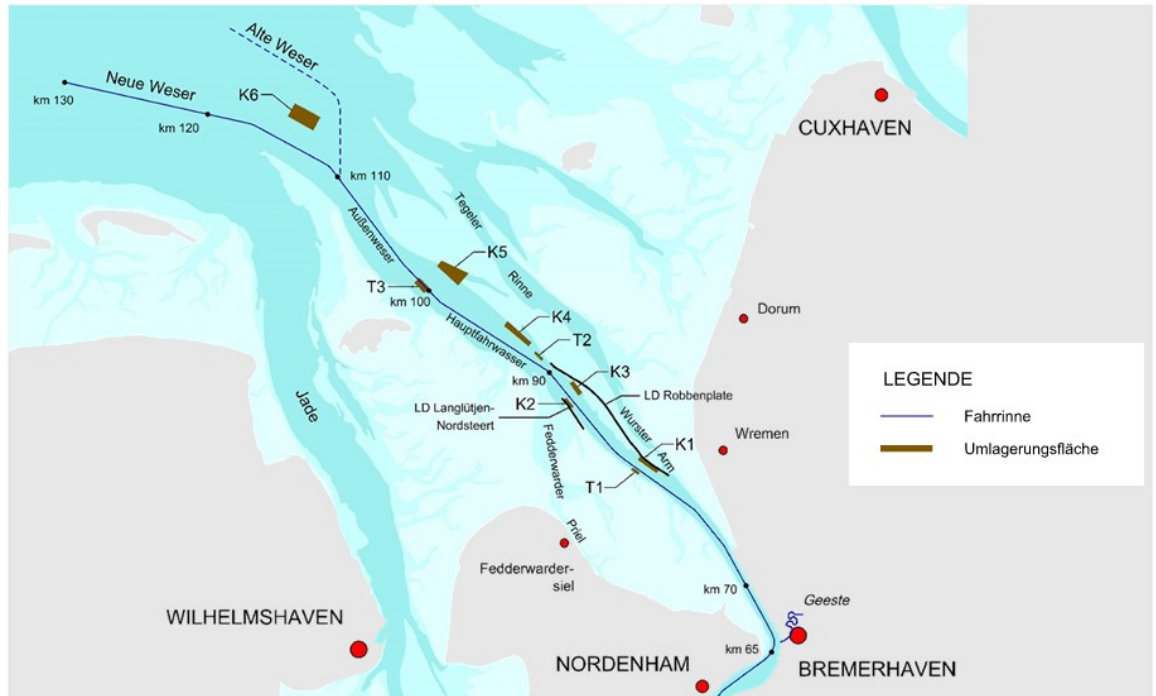
- Einsatz in der Transportkörperstrecke
- Mobilisierung des Sediments durch Wasserstrahl
- Material bleibt vor Ort

### Laderaumsaugbagger (Hopperbagger)

- Einsatz in allen Bereichen, in denen WI nicht genutzt werden kann
- Einsaugen des Sediments an Bord
- Material wird auf die Umlagerungsflächen verbracht



## Maßnahmen: Umlagerungsflächen



## Auswirkungen: Beispiele



### Baggerungen

- Lärm
- Störung der Besiedelung der Gewässersohle

### Strömungsgeschwindigkeiten

- Höhere Fließgeschwindigkeiten in der Fahrrinne
- Niedrigere Fließgeschwindigkeiten an den Ufern

### Wasserstände

- Erhöhung des Tidehubs

### Verschiebung der Brackwasserzone

- Verkleinerung der Süßwasserzone in der Unterweser
- Verstärkter Salzeintrag in die Grabensysteme





## Auswirkungen: Umweltuntersuchungen

### Bundesnaturschutzgesetz

- Umweltverträglichkeitsprüfungsbericht
- Fachbeitrag zur FFH-Verträglichkeit
- Fachbeitrag zum Artenschutz

### Wasserhaushaltsgesetz

- Fachbeitrag zur Vereinbarkeit mit WRRL

Festlegung des Untersuchungsrahmens  
durch die Zuständige Behörde

Einbindung von Trägern öffentlicher Belange  
sowie der betroffenen Öffentlichkeit



## Auswirkungen: Untersuchungen

- Erstellung neues digitales  
Geländemodell-Wasser
- Simulationen von Schiffsfahrten
- Naturmessung und physikalische  
Versuche zu Schiffswellen
- Nutzen- Kostenanalyse
- Umweltuntersuchungen
  - Vegetationskartierung
  - Fintenpopulation
  - Makrozoobenthos
- Numerische Modellierung





## Auswirkungen: Kompensationskonzept

### Schwerpunkte

- Kompensationen in Bereichen der Außenweser, Unterweser und der Nebenflüsse
- Schaffung von qualitätsvollen Tidelebensräumen
- Stärkung der Erreichbarkeit vorhandener Lebensräume (biologische Durchgängigkeit)

### Schaffung von selten gewordenen gewässermorphologischen Strukturen

- Bereiche mit gedämpftem Tideeinfluss
- Flachwasserzonen
- naturnahe Ufer mit typischen Biotopabfolgen aus Watt, Röhrichtzonen und Auwald



## Nächste Schritte

1. Unterrichtung über den Untersuchungsrahmen  
→ *Frühjahr 2022*
2. Erstellung Planungsunterlagen  
→ *bis Mitte 2023*
3. Anhörungsverfahren



## Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!



## Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung zur Fahrrienenanpassung der Außenweser und der Unterweser (Nord)

