

Bericht

des Ausschusses für Wirtschaft, Innovation und Medien

über die Selbstbefassung

**Perspektive der Fahrrinnenanpassung im Lichte der Entscheidung des BVerwG
vom 09.02.2017**

sowie über die Drucksache

**21/7807: Hamburg braucht die schnelle Fahrrinnenanpassung – Senat muss
verloren gegangenes Vertrauen in die Hamburger Politik zurückge-
winnen
(Antrag FDP)**

Vorsitz: **David Erkalp**

Schriftführung: **Dr. Joachim Seeler**

I. Vorbemerkung

Der Ausschuss für Wirtschaft, Innovation und Medien hatte die Selbstbefassung in seiner Sitzung am 21. Februar 2017 nach § 53 Absatz 2 der Geschäftsordnung der Hamburgischen Bürgerschaft (GO) einstimmig beschlossen und in derselben Sitzung erstmalig beraten. Die Drs. 21/7807 war dem Ausschuss am 15.02.2017 auf Antrag von SPD, GRÜNEN und DIE LINKE überwiesen worden und wurde am 9. Juni 2017 gemeinsam mit der Selbstbefassung abschließend beraten.

II. Beratung am 21. Februar 2017

Der Ausschuss für Wirtschaft, Innovation und Medien beschloss einstimmig, dieses Thema im Rahmen einer Selbstbefassung gemäß § 53 Absatz 2 der Geschäftsordnung der Hamburgischen Bürgerschaft zu beraten.

Die Senatsvertreterinnen und Senatsvertreter knüpften an die Regierungserklärung in der Bürgerschaftssitzung am 15. Februar 2017 an und erklärten, der Erste Bürgermeister habe das Urteil vom 9. Februar 2017 insoweit auf den Punkt gebracht, als die Fahrrinnenanpassung kommen werde. Das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig habe mit seinem Urteil den wirtschaftlichen Bedarf einer Fahrrinnenanpassung an der Unter- und Außenelbe ausdrücklich unterstrichen. Es habe nicht, wie von den Umweltverbänden beantragt, die Planfeststellung verworfen, sondern nur in bestimmten Teilen für rechtswidrig und einstweilig nicht vollziehbar erklärt. Im Übrigen habe es die weiteren Klagen der Verbände abgewiesen. Mit diesem Urteil seien nun die wichtigsten rechtlichen Fragen geklärt. Sie zitieren anschließend aus der Pressemitteilung des Bundesverwaltungsgerichts vom 9. Februar 2017 Folgendes:

„Die Planfeststellungsbeschlüsse leiden weder an beachtlichen Verfahrensmängeln noch an weiteren materiell rechtlichen Fehlern. Das Vorhaben ist planerisch

gerechtfertigt. Die Planfeststellungsbehörden durften angesichts der Entwicklung der Schiffsgrößen von einem entsprechenden Verkehrsbedarf ausgehen.“

Mit diesem Urteil sei nunmehr das Gerichtsverfahren abgeschlossen. Jetzt müssten die Planfeststellungsbehörden Hamburgs und des Bundes das Verfahren ergänzen. Dies setze voraus, dass Hamburg den vom Gericht aufgestellten Anforderungen für den Schutz des Schierlings-Wasserfenchels gerecht werde. Daran werde zusammen mit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes bereits seit dem 10. Februar 2017 gearbeitet. Zum jetzigen Zeitpunkt lasse sich noch nicht konkret voraussagen, wie viel Zeit die Korrekturen benötigen. Eines stehe aber bereits fest: Mit dieser letzten Korrektur sei der Planfeststellungsbeschluss vollziehbar.

Die Senatsvertreterinnen und Senatsvertreter betonten, sie hätten gegenüber den Umweltverbänden immer klar zum Ausdruck gebracht, offen und froh über deren Vorschläge für Maßnahmen zur Kohärenzsicherung zu sein. Sollte sich die Situation ergeben, seien sie selbstverständlich bereit, mit den Umweltverbänden zu reden, was im Sinne einer Beschleunigung des gesamten Verfahrens auch dienlich sei.

Die CDU-Abgeordneten brachten ihr Bedauern über die Abwesenheit des Präses der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovationen zum Ausdruck. Sie hätten zudem gehofft, dass die Fachbehörde mit etwas mehr Personal im Ausschuss erscheine. Dies vorausgeschickt fragten sie, wie es während des laufenden Planungsverfahrens dazu habe kommen können, dass das Gericht zu dem Ergebnis gelangt sei, es habe einen Abwägungsmangel gegeben. Möglicherweise gebe es auch einen Mangel bei der Erstellung des Planungsmaterials. Derzeit warteten aber alle noch auf das schriftliche Urteil, was nach Aussage des Gerichts in etwa sechs Wochen vorliegen dürfte. Konkret wollten die CDU-Abgeordneten dann wissen, wie es dazu gekommen sei, dass eine Ausgleichsfläche mit Abwägungsergebnissen für zwei unterschiedliche Ausgleichs belegt worden sei. Außerdem interessiere sie, wie es habe dazu kommen können, dass diese bedeutende Pflanzenart während des Planverfahrens nicht entdeckt worden sei beziehungsweise ihre Besonderheit für das Abwägungsergebnis im Planfeststellungsverfahren nicht hinreichend erkannt worden sei. Im Übrigen baten sie etwas zur Zeitachse zu sagen.

Die Senatsvertreterinnen und Senatsvertreter baten um Verständnis, dass der Präses an anderer Stelle in Sachen Fahrrinnenanpassung und Standortfrage Hamburgs unterwegs sei. Er bereise derzeit die bedeutendsten Reeder in Europa, um bei diesen weiterhin für den Standort Hamburg zu werben, was immens wichtig sei. Zur Frage, wann das Urteil vorliegen werde, bestätigten sie einerseits den Zeitraum von sechs Wochen, andererseits liege ihnen mittlerweile eine Information vor, dass es eventuell länger dauern könnte. Insofern baten sie um Verständnis, dass sie noch keine konkrete Aussage zum Zeitplan treffen könnten. Zurzeit seien sie dabei, die konkreten Maßnahmen, die in den Planergänzungsbeschluss aufgenommen werden müssten, abzuarbeiten. Dabei gehe es erstens darum, über ein entsprechendes Gutachten die Frage, welche Auswirkungen die Fahrrinnenanpassung auf den Salinitätsgehalt habe, abzuklären. Außerdem würden gemeinsam mit dem Landkreis Stade die Kohärenzsicherungsmaßnahmen, die von Stade gemeldet und im Planfeststellungsbeschluss eingestellt worden seien, bewegt, da das Gericht hierzu aufgetragen habe, eine gewisse Referenz vorzuweisen, dass eine Kohärenzsicherungsmaßnahme in Abgrenzung zu einer Sowieso-Maßnahme vorliege. Der dritte Punkt, um den es gehe, sei die Fläche Spadenlander Busch/Kreetsand, wozu das Gericht gesagt habe, dass es diese Maßnahme nicht als Kohärenzsicherungsmaßnahme anerkenne, sondern als Sowieso-Maßnahme sehe.

Hierzu sei ergänzend zu erläutern, dass der Planfeststellungsbeschluss im März 2016 vollendet und an das Gericht weitergegeben worden sei. Im August 2016 habe es dann ein Urteil des Bundesverwaltungsgerichts zur Weser gegeben, was insoweit wichtig sei, als das Gericht in seiner jetzigen Urteilsbegründung für die Anforderungen an die Kohärenzsicherungsmaßnahme Spadenlander Busch/Kreetsand genau den Referenzbereich unterstellt habe, der Gegenstand des Urteils zur Weser gewesen sei. Im Nachhinein sei am Planfeststellungsbeschluss jedoch nichts mehr zu verändern gewesen und so habe nur noch nur Kenntnis genommen werden können, dass das

Gericht das Weserurteil zu Rate gezogen und demzufolge die Fläche Spadenlander Busch/Kreetsand nicht als Kohärenzsicherungsmaßnahme anerkannt habe.

Zu der Frage, wie es zu der gerichtlichen Entscheidung eines Abwägungsmangels habe kommen können, führten die Senatsvertreterinnen und Senatsvertreter aus, dass ein solches Fazit gar nicht gezogen worden sei. Das Gericht habe vielmehr gesagt, die streitgegenständliche Beschlussfassung werde den strengen habitatrechtlichen Anforderungen nicht gerecht. Es sei im Rahmen dessen auch gar nicht um eine Abwägung gegangen, sondern vielmehr um die Frage, ob das, was die Behörden als Kohärenzmaßnahme festgesetzt hätten, tatsächlich als Kohärenzmaßnahme anzuerkennen sei. In dem Zusammenhang habe das Gericht den Behörden vorgehalten, dass die Maßnahme Spadenlander Busch/Kreetsand zuerst als Gebietsentwicklungsmaßnahme verstanden und als solche ins Verfahren genommen worden sei, später aber, nachdem der Kohärenzbedarf für die Fahrrinnenanpassung immer deutlicher geworden sei, als Kohärenzmaßnahme – bis zum heutigen Tage im guten Einvernehmen mit der Behörde für Umwelt und Energie – gesehen und als solche planfestgestellt worden sei. Nach einer rechtlichen Grundlage hierfür zu suchen wäre vergeblich, denn es handele sich um eine reine Bewertungsentscheidung des Gerichts zu sagen, woran sich die Behörden festhalten lassen müssten. Für diese wiederum habe es gewichtige Gründe für ihre Auffassung gegeben, denn vor der Planfeststellung der Maßnahme Spadenlander Busch/Kreetsand seien eigens die Gebietsschutzziele entsprechend angepasst worden und der Erhaltungszustand des Schierlings-Wasserfenchel im fraglichen Gebiet entspreche der Kategorie B, also „gut“. Es habe also gar keine Veranlassung gegeben, einen defizitären Zustand hochzuentwickeln. Es gehe allenfalls um Standardmaßnahmen, wenn überhaupt etwas getan werden müsse, um die Gebietsziele zu erreichen. Das, was seitens der Behörde aber geplant worden sei, gehe deutlich über Standardmaßnahmen hinaus. Dass ein Gericht später sage, es dürfe kein Meinungswechsel vorgenommen werden, habe erstens nichts mit einem Abwägungsmangel zu tun und sei zweitens nicht vorhersehbar gewesen.

Die AfD-Abgeordneten erklärten, sie verstünden die letzten Einlassungen insoweit als eine Kritik des Senats an dem juristischen Verfahren und der gerichtlichen Entscheidung, als bestimmte Dinge nicht richtig gewürdigt worden seien. Es könnte aber auch sein, dass das Verfahren zur Elbvertiefung an einem Mangel an Ausgleichsflächen gelitten habe, weil die Stiftung Lebensraum Elbe vorab schon Maßnahmenflächen definiert gehabt und dadurch die Kür zur Ausgleichsfläche im Verfahren eliminiert habe. Den Fokus auf die verschiedenen mitwirkenden institutionellen Organisatoren gelegt, ließen sich schon jetzt Probleme für die Zukunft erkennen, denn es seien einfach nicht mehr genügend Ausgleichsflächen vorhanden, weil die Stiftung Lebensraum Elbe, in der die Umweltverbände und die Behörde für Umwelt und Energie mit deren Präses eine gewisse Macht und Durchschlagskraft hätten, bereits im Vorwege alles zu Maßnahmegebieten im Rahmen der Wasserrahmenrichtlinie erklärt habe. So stünden diese hinterher nicht mehr als Ausgleichsflächen nach Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie zur Verfügung. Die AfD-Abgeordneten fragten, ob diesbezüglich mit einer grundsätzlichen Veränderung der Senatspolitik zu rechnen sei und der Senat von seinem Vetorecht gegen die Politik der Stiftung Lebensraum Elbe, in der sich Umweltverbände und Teile der Behörde für Umwelt und Energie unglücklich miteinander verbänden, Gebrauch machen wolle, damit der Hafenwirtschaft noch ein Fundus an möglichen Ausgleichsflächen verbleibe und jede Möglichkeit zur prosperierenden Modernisierung von Hafen und Elbe im Sinne der Anforderungen genutzt werden könne.

Die Senatsvertreterinnen und Senatsvertreter beantworteten die letzte Frage mit einem klaren nein, denn für ein Veto gebe es keinen Grund. Sie wiesen zudem zurück, sie hätten Gerichtsschelte betrieben. Sie hätten lediglich beschrieben, wie sich der Sachverhalt aus ihrer Sicht darstelle. Nichtsdestotrotz hätten sie sich ein anderes Urteil gewünscht. Es sei auch nicht richtig, dass es einen Mangel an Ausgleichsflächen gebe. Es seien genügend Ausgleichsmaßnahmen präsentiert worden, was ihnen seitens der Europäischen Kommission als Überkompensation auch schon bestätigt worden sei. Nur eben diese eine Kohärenzsicherungsmaßnahme Spadenlander Busch/Kreetsand sei durch das Gericht nicht anerkannt worden und der Senat sei nun aufgefordert, eine neue Maßnahme zu benennen. Dies solle so schnell wie möglich

geschehen, auch wenn es nicht einfach sei, der Forderung des Gerichts nachzukommen.

Der FDP-Abgeordnete bezeichnete es als wichtig, dass der Senat sich um die großen Kunden des Hamburger Hafens kümmere und der Präses der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation in diesem Sinne in Europa und der Welt unterwegs sei. Ihn interessiere hierzu, was den Kunden konkret gesagt werde, damit diese ihre Hoffnung nicht verlören. Dies vorausgeschickt merkte er an, die wesentliche Botschaft, die er der Regierungserklärung des Ersten Bürgermeisters und den Ausführungen der Senatsvertreterinnen und Senatsvertreter habe entnehmen können, sei die Schaffung von Rechtssicherheit in gewissen Bereichen und die Aussage, die Elbvertiefung käme jetzt ganz sicher. Diese Erkenntnis lasse sich aber schon in den Erklärungen des Ersten Bürgermeisters und anderer Verantwortlicher aus 2014 und 2011 wiederfinden. Der FDP-Abgeordnete frage sich deshalb besorgt, ob Hamburg dabei sei, sich zu Tode zu siegen, wenn alle zwei Jahre immer wieder von den jeweiligen Senaten erklärt werde, es gebe Rechtssicherheit, die Maßnahme aber trotzdem nicht zur Umsetzung komme.

Die Senatsvertreterinnen und Senatsvertreter erwiderten, zu 2014 gebe es den wesentlichen Unterschied, dass das Gericht seinerzeit eine Rückkopplung mit dem Europäischen Gerichtshof in Bezug auf die Auslegung der Wasserrahmenrichtlinie gefordert habe. Hierzu habe das Gericht nunmehr festgestellt, dass das, was der Senat und die Planfeststellungsbehörde im Planfeststellungsergänzungsbeschluss eingereicht hätten, vollkommen genüge. Außerdem liege im Unterschied zu 2014 jetzt ein klares Urteil vor und der Planfeststellungsbeschluss sei nicht aufgehoben worden. Sobald also die genannten drei Punkte in den dritten Planfeststellungsbeschluss aufgenommen worden seien, könne sofort mit dem Vollzug der Maßnahme begonnen werden. Dies sei eine Rechtssicherheit, die es 2014 nicht gegeben habe. Es liege nunmehr ein Stück weit in der Hand des Senats, die vom Gericht aufgetragenen Punkte mitzunehmen und abzuarbeiten. Insofern werbe der Präses der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation bei den Kunden für Verständnis, verbunden aber auch mit der klaren Botschaft, dass Hamburg so schnell wie möglich versuchen wolle, die Fahrrinnenanpassung zu vollziehen. Für konkrete Aussagen müssten sie allerdings zuwarten, bis ihnen die schriftliche Begründung des Urteils vorliege.

Der FDP-Abgeordnete fragte,

- welchen Grund es für die Kunden geben sollte, sich von der Rechtssicherheit überzeugen zu lassen und nicht weiter nervös zu werden,
- ob es schon erste Resonanzen aus den Gesprächen gebe und
- inwiefern konkret damit zu rechnen sei, dass in Kürze Liniendienste vom Hamburger Hafen abgezogen würden.

Darüber hinaus bemerkte der FDP-Abgeordnete, der Senat habe sich an mehreren Stellen dahin gehend geäußert, dass ihm beim Planfeststellungsbeschluss noch nicht alle Informationen vorgelegen hätten, vor allem auch weil die Rechtsprechung inzwischen fortgeschritten sei. Es scheine, als habe der Senat eigentlich schon mit diesem Urteil und damit, dass die geplante Ausgestaltung der Kohärenzausweisung so wohl nicht trage, gerechnet. Der FDP-Abgeordnete wollte dazu wissen, was der Senat seit August 2016 konkret unternommen habe, damit es an dieser Stelle zu einer Heilung komme.

Die Senatsvertreterinnen und Senatsvertreter erwiderten, die Gespräche mit den Kunden hätten erst heute stattgefunden, weshalb sie noch nicht von eventuellen Resonanzen berichten könnten. Dann wiesen sie zurück, sie wüssten schon seit August 2016, dass das Gericht den Maßstab des Weserurteils an die Maßnahme Spadenlander Busch/Kreetsand anlegen würde. Dies hätten sie erst im Rahmen der mündlichen Verhandlung im Dezember 2016 erfahren müssen, als das Gericht diese Kohärenzsicherungsmaßnahme konkret hinterfragt habe. Erst da hätten sie feststellen müssen, dass das Gericht genau das, was im August 2016 im Weserurteil aufgelegt worden sei, auch hier als Maßstab annehme. Insofern sei die Äußerung des Senats

so zu lesen, dass er in den Verhandlungen gemerkt habe, dass dies ein neuralgischer Punkt sein könne.

Es habe in der Verhandlung aber auch eine längere Diskussion über das Gutachten der Bundesanstalt für Wasserbau (BAW) zum Tidehub gegeben und hierzu hätten die Senatsvertreterinnen und Senatsvertreter aus der Verhandlung mitgenommen, dass es diesbezüglich eventuell Schwierigkeiten geben könnte. In seinem Urteil habe das Gericht aber ganz klar ausgelegt, dass es das BAW-Gutachten als valide bewerte. So hätte es auch in Bezug auf die Maßnahme Spadenlander Busch/Kreetsand ausgehen können, sei es aber nicht. Insofern läge es jetzt in der Hand des Senats, eine neue Maßnahme zu definieren und neue Flächen zu suchen, die dann relativ schnell und zügig als ergänzende und kohärenzsichernde Maßnahmen in den Ergänzungsbeschluss aufgenommen werden könnten. Zur Frage, inwieweit Liniendienste vom Hamburger Hafen abgezogen werden könnten, erklärten die Senatsvertreterinnen und Senatsvertreter, es habe sie heute eine Information erreicht. Diese habe aber nicht unbedingt mit der Fahrrinnenanpassung zu tun, sondern eher mit dem Nichtausbau des Nord-Ostsee-Kanals.

Die Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE merkten an, es sei ihrer Interpretation nach schon eine Kritik am Gericht vorgenommen worden. Dies bezeichneten sie insoweit als erstaunlich, als das Urteil viel stärker zugunsten des Senats ausgefallen sei, als sie es gedacht hätten. Der Kern, um den es dabei gehe, sei nunmehr die Kohärenzmaßnahme, was vor dem Hintergrund des Weserurteils in gewisser Weise zu verstehen sei, hätten die Senatsvertreterinnen und Senatsvertreter geäußert. Vor allem sei dies aber aufgrund der Auseinandersetzung und Kontroverse, die im Dezember stattgefunden habe, zu der alle in der Zeitung den Vorwurf des Etikettenschwindels hätten lesen können und aufgrund dessen es auf der Hand gelegen habe, dass dies ein kritischer Punkt werde, nachzuvollziehen. Ein Vorwurf des Etikettenschwindels gegen die Freie und Hansestadt Hamburg sei ein kräftiger Vorwurf und deshalb interessiere die Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE, ob der Senat hierzu inzwischen eine Selbstkritik entwickelt habe.

Die Senatsvertreterinnen und Senatsvertreter betonten, sie hätten die besagte Fläche in Abstimmung mit der Behörde für Umwelt und Energie guten Gewissens ausgewählt. Sie würden außerdem keine Gerichtsschelte betreiben, sondern nur darlegen wollen, welche Motive sie gehabt hätten, diese Fläche im Rahmen des Ergänzungsbeschlusses im März 2016 zu benennen. Sie hätten bis dahin nicht davon ausgehen können, dass das Gericht seinen Maßstab – was sie bedauerten – so ändern würde, wie es später beim Weserurteil geschehen sei. Insofern hätten sie seinerzeit alles richtig gemacht. Selbstverständlich akzeptierten sie das Urteil, es sei aber dennoch zulässig, darzulegen, dass etwas auch hätte anders gesehen werden können, vor allem, wenn bestimmte Einschätzungen eines Gerichts nicht auf einer fest normierten Rechtsgrundlage fußten. Dies allein mache aber noch keine Gerichtsschelte aus. Im Übrigen habe das Gericht den Vorwurf, es handele sich um einen unerhörten Etikettenschwindel, so nie erhoben. Wer die mündliche Verhandlung im Dezember 2016 verfolgt habe, werde erlebt haben, dass dort die Prozedur, wie es zur Festsetzung dieser Kohärenzmaßnahme gekommen sei, sehr schön beschrieben worden sei und dass das Gericht dazu gesagt habe, es habe insoweit eine Umetikettierung stattgefunden, als eine Standardmaßnahme später als Kohärenzmaßnahme planfestgestellt worden sei.

Die Frage, ob der Senat Selbstkritik walten lasse, so die Senatsvertreterinnen und Senatsvertreter weiter, sei schwierig zu beantworten. Zunächst müsse festgestellt werden, wo genau der Kenterpunkt sei, dass diese nicht mehr länger als Kohärenzmaßnahme festgesetzt werden dürfe, sondern als Standardmaßnahme gelte. Auch das Gericht selbst habe sich nicht genau festgelegt, wo der Kenterpunkt zu finden sei. Der Senat werde jedenfalls mit der Ersatzmaßnahme sehr vorsichtig sein und jedem weiteren Verdacht eines Etikettenschwindels von vornherein aus dem Weg gehen. Das bedeute jedoch nicht, dass nur eine Maßnahme infrage komme, die noch nie in dem Kopf von irgendjemandem gewesen sei.

Die Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE räumten ein, es sei selbstverständlich ein Unterschied, ob von Umetikettierung oder Etikettenschwindel gesprochen werde. Sie

hätten Letzteres aufgegriffen, weil sie dies der Zeitung entnommen hätten. Darüber hinaus wollten sie wissen, wo nunmehr nach der Ersatzfläche für Spadenlander Busch/Kreetsand gesucht werde.

Die Senatsvertreterinnen und Senatsvertreter antworteten, sie seien gerade dabei, einen Pool von mehreren möglichen Flächen unter Anwendung gewisser Kriterien zu bestimmen. Kriterien seien beispielsweise Eigentümerverhältnisse, schnelle Verfügbarkeit oder die Frage, ob die Flächen schon Teil der Stiftung Lebensraum Stiftung Elbe gewesen seien. Zurzeit könnten sie noch nicht sagen, in welchem Bundesland sich die Fläche befinden werde. In der 7. Kalenderwoche habe es bereits ein erstes Treffen mit dem Landkreis Stade gegeben, welches sehr gut verlaufen sei. Es sei die klare Bereitschaft, Hamburg in Bezug auf die Standardmaßnahmen zu helfen, erkennbar gewesen. Insoweit würden sich jetzt die Vorhabenträger Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) und Hamburg Port Authority (HPA) mit der Unteren Naturschutzbehörde beim Landkreis Stade zusammensetzen, um das, was das Gericht in der Urteilsverkündung gesagt habe, relativ zügig nachzuvollziehen.

Die CDU-Abgeordneten entnahmen den Äußerungen der Senatsvertreterinnen und Senatsvertretern, dass Hamburg in dem laufenden Verfahren überrascht worden sei. Das Wesen des Rechtsstaates sei, dass er berechenbar und kalkulierbar sei. Auch für die Durchführung eines Planverfahrens sei bekannt, dass für ein gewisses Ergebnis etwas ganz Bestimmtes eingestellt werden müsse. In diesem Verfahren scheine es so gewesen zu sein, dass der Senat sich an der Rechtslage orientiert habe, innerhalb des Verfahrens aber von einer Bewertung durch das Gericht überrascht worden sei, womit er vorher nicht kalkuliert habe. Die CDU-Abgeordneten fragten, ob es tatsächlich so gewesen sei, dass sich im laufenden Verfahren eine Rechtsauffassung gebildet habe, mit der vorher keiner der Trägerinnen der Planungshoheit gerechnet habe. Außerdem baten sie, noch einmal konkreter auf die Kriterien der zu suchenden Fläche einzugehen.

Die Senatsvertreterinnen und Senatsvertreter erläuterten, ihnen seien im Vorfeld der mündlichen Verhandlung Fragen des Gerichts zugegangen. Aus diesen sei allerdings nicht hervorgegangen, welcher Maßstab an die Kohärenzsicherungsmaßnahme Spadenlander Busch/Kreetsand angelegt werde. In der juristischen Diskussion sei bereits die Frage bewegt worden, welche Anforderungen wohl die europarechtliche Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie an Kohärenzmaßnahmen stelle. Dazu habe es bis dahin kein Judikat gegeben und deshalb hätten die Behörden keine andere Wahl gehabt, als sich eine Meinung zu bilden und diese möglichst fachlich abzuleiten. Das bedeute natürlich nicht, dass nicht ein anderer mit anderen Argumenten anderer Meinung sein könnte. Insofern sei der Senat nicht überrascht worden, aber gleichwohl enttäuscht, denn er hätte es gerne gesehen, wenn das Gericht ebenfalls von seiner Auffassung überzeugt gewesen wäre. Im Übrigen gehöre es zur Gewaltenteilung dazu, dass die Gerichte dafür zuständig seien, abschließend zu sagen, wie Recht verstanden und angewendet werden müsse.

Zu der Frage nach den Kriterien für die Fläche, die zusätzlich eingestellt werden müsse, ergänzten die Senatsvertreterinnen und Senatsvertreter, dass es dabei im Wesentlichen auch darum gehe, wie schnell eine Fläche zur Verfügung stehe. Hierfür habe der Senat bereits einzelne Flächen im Auge. Für einige, die sie bereits identifiziert gehabt hätten, hätten sie allerdings schon feststellen müssen, dass diese nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts verbrannt seien. Wichtig sei nunmehr aber auch, sehr sorgfältig mit den Maßstäben des Gerichts umzugehen.

Die CDU-Abgeordneten fragten, wie diese Ausführungen mit der Aussage des Vertreters des BUND bei „Schalthoff Live“, die Themen seien seit über zwei Jahren bekannt, von den Planungsträgern möglicherweise nur nicht richtig adaptiert worden, in Einklang zu bringen seien. Vor diesem Hintergrund stelle sich zudem die Frage, wer und wann aufseiten des Senats die gesamten Fachplanungsbeiträge zum Umweltrecht erbracht habe und ob und wenn ja, von wem und wie diese noch einer gesonderten Überprüfung unterzogen worden seien.

Die Senatsvertreterinnen und Senatsvertreter versicherten, es seien eine Menge externer Gutachten eingeholt worden, nicht nur von Hamburger, sondern auch von der Seite des Bundes. Darüber hinaus seien Prozessbevollmächtigte eingesetzt worden,

die im Verwaltungsrecht einiges an Expertise vorzuweisen hätten. Zusätzlich sei ein externes Rechtsanwaltsbüro beauftragt worden. Zu den Äußerungen, die der Vertreter des BUND im Fernsehen getätigt habe, könnten sie nicht Stellung beziehen, da sie die erwähnte Sendung nicht gesehen hätten. Sie könnten nur sagen, dass sie die Umweltverbände ausdrücklich zum Dialog aufforderten, denn diese dürften verstanden haben, dass die durch sie aufgeworfenen Punkte vom Gericht fallengelassen worden seien und nun nicht mehr Gegenstand des Gerichtsverfahrens seien. Zur Frage, welche Fachbeiträge im Einzelnen von welchem Gutachter erarbeitet worden seien, verwiesen sie auf die Antwort auf eine Schriftliche Kleine Anfrage. Die fertiggestellten Fachbeiträge hätten sie selbstverständlich vor Feststellungsbeschluss nicht nur mit der Hamburgischen Behörde für Umwelt und Energie, sondern auch mit den befreundeten Naturschutzverwaltungen der Nachbarländer abgestimmt. Außerdem hätten zu diesen Unterlagen die Prozessanwälte und Rechtsanwälte votiert. Darüber hinaus sei dann noch eine anwaltliche Expertise angefertigt worden auf die Frage ausgerichtet, ob diese Fachbeiträge den bis dahin geäußerten gerichtlichen Zweifeln genügen würden.

Die CDU-Abgeordneten baten darum, konkret darzustellen, inwieweit die Behörde für Umwelt und Energie in die Überprüfung dieser umweltrelevanten Fachplanungsbeiträge einbezogen worden sei.

Die Senatsvertreterinnen und Senatsvertreter erwiderten, die inhaltliche Abstimmung unter den Hamburger Behörden sei ein normaler Prozess. In der Entstehungsphase seien die einzelnen Produktionsschritte mit der Behörde für Umwelt und Energie besprochen worden und vor der Verabschiedung des Fachbeitrages habe es eine abschließende Abstimmung gegeben. Selbstverständlich sei die Behörde für Umwelt und Energie aktuell auch in Bezug auf die Kohärenzsicherungsmaßnahme eingebunden, was relativ gut und geräuschlos funktioniere.

Der FDP-Abgeordnete griff eine Formulierung auf, die er bisher zwar nur in einer Pressemitteilung gelesen habe, die aber sehr genau das wiedergebe, was schon im Hinweisbeschluss aus 2014 in Randnummer 42 zu finden sei. An dieser Stelle weise das Bundesverwaltungsgericht nämlich darauf hin, es sei nicht zu erkennen, dass die festgelegten Kohärenzsicherungsmaßnahmen über die Standardmaßnahmen hinausgingen. Gleiches sage das Gericht jetzt im Urteil. Deshalb sei die Enttäuschung, dass man dies nicht habe kommen sehen, besonders groß und deshalb stehe der Hamburger Hafen nun vor großen Problemen.

Der FDP-Abgeordnete ging dann auf die die immer wieder seitens des Senats und der Schleswig-Holsteinischen Landesregierung hochgelobte exzellente norddeutsche Zusammenarbeit ein. Dass diese sich tatsächlich so gestalten, hätte er fast geglaubt, wenn er nicht den Artikel im „Hamburger Abendblatt“ vom 21. Februar 2017 gelesen hätte, in welchem zu lesen sei: „Wir Niedersachsen sind ... schon gar nicht Hamburgs Bittsteller.“ Er fragte dazu,

- ob dies das sei, was der Senat unter guter norddeutscher Kooperation verstehe,
- warum nicht schon spätestens im Dezember 2016 bezüglich der Ausgleichsflächen in das Gespräch mit Niedersachsen eingetreten worden sei und
- ob auch mit Schleswig-Holstein über Ausgleichsflächen gesprochen werde.

Die Senatsvertreterinnen und Senatsvertreter erläuterten, der aus der Pressemitteilung angesprochene Punkt habe sich auf eine Fläche auf niedersächsischem Gebiet bezogen, nicht auf Kreetsand. Sie zitierten hierzu

„Das Gericht hat ausgeführt, für die auf niedersächsischem Gebiet vorgesehenen Kohärenzmaßnahmen lässt sich nicht feststellen, dass diese über die Maßnahmen des Gebietsmanagement hinausgingen, die unabhängig von dem Ausbaivorhaben ohnehin ergriffen werden müssen.“

Dies betreffe den Landkreis Stade und hierzu habe das an anderer Stelle schon erwähnte Treffen in der 7. Kalenderwoche stattgefunden, welches mit dem Ziel verknüpft gewesen sei, die Sowieso-Maßnahmen und die Gebietsmaßnahmen zu definie-

ren. Dies sei aus Sicht des Senats aber nicht der neuralgische Punkt. Viel ambitionierter sei es, eine Ersatzfläche für Kreetzand zu finden. Zur norddeutschen Zusammenarbeit erklärten sie, sie würden zur Kenntnis nehmen, was Herr Lies am 21. Februar 2017 im „Hamburger Abendblatt“ von sich gegeben habe. Mehr wollten sie dazu nicht sagen. Unmittelbar nach der Urteilsverkündung habe es aber bereits das Treffen der Ministerpräsidenten gegeben, auf dem sich der Erste Bürgermeister mit den Ministerpräsidenten der Länder Niedersachsen und Schleswig-Holstein ausgetauscht habe und im Rahmen dessen beide ihre Mitarbeit zugesagt hätten. Nach dem Prinzip „Ober sticht Unter“ sei die Frage für sie damit beantwortet, ebenso wie die zur norddeutschen Zusammenarbeit.

Der FDP-Abgeordnete gab zu bedenken, dass Herr Lies in dem erwähnten Zeitungsartikel gegenüber Hamburg auch von Arroganz und Eitelkeit gesprochen habe. Hierzu sollte im Gespräch mit dem Ministerpräsidenten des Landes Niedersachsen genau hinterfragt werden, wer damit gemeint sei. Im Übrigen entnahm er den Ausführungen, diese Geschehnisse entsprächen offenbar den Vorstellungen des Senats von einer guten norddeutschen Zusammenarbeit. Sollte der Senat dieses Fazit korrigieren wollen, sollte er gleichzeitig seine Auffassung von guter norddeutscher Zusammenarbeit darstellen. Dies vorausgeschickt wollte der FDP-Abgeordnete wissen, worauf die in der Pressekonferenz am 9. Februar 2017 geäußerte Annahme des Präses der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, dass die Umweltverbände nicht gegen eine Planergänzung klagen würden, fuße, denn bisher hätten die Umweltverbände alles beklagt. Daran anschließend fragte der FDP-Abgeordnete,

- welche direkten Gespräche seit dem Urteil mit den Umweltverbänden geführt worden seien und
- welche Vereinbarungen und Willenserklärungen gegebenenfalls daraus hervorgegangen seien.

Die Senatsvertreterinnen und Senatsvertreter hoben hervor, dass der Landkreis Stade sehr bereit sei, Hamburg zu helfen. In der Hinsicht sei das, was Herr Lies gegenüber dem „Hamburger Abendblatt“ gesagt habe, nicht ganz richtig, denn Hamburg habe mit dem Landkreis Stade nicht über eine Kohärenzsicherungsmaßnahme gesprochen, sondern nur über eine Sowieso-Maßnahme. Auch in anderen Bereichen werde sehr eng und gut mit Niedersachsen zusammengearbeitet. Deshalb könnten sie das, was Herr Lies gesagt habe, nicht bestätigen.

Zur Frage, welche Gespräche es mit den Umweltverbänden gegeben habe, erklärten die Senatsvertreterinnen und Senatsvertreter, sie hätten bereits unmittelbar nach Urteilsverkündung die Gelegenheit, mit den Umweltverbänden zu sprechen, genutzt. Sie seien dabei mit ausgestreckter Hand auf diese zugegangen. Als nächstes stehe aber erst einmal an, intern die Punkte aufzuarbeiten, die ihnen vom Gericht aufgetragen worden seien. Zum gegebenen Zeitpunkt würden sie dann wieder mit den Umweltverbänden Kontakt aufnehmen. Auf jeden Fall werde jede Chance ergriffen, um die Fahrrinnenanpassung so schnell wie möglich vollziehen zu können. In diesem Sinne sei auch die Aussage des Präses zu verstehen, der seiner Hoffnung Ausdruck verliehen habe, dass nicht mehr mit einer Klage der Umweltverbände zu rechnen sei, weil er davon ausgehe, dass es zu den drei relevanten Punkten schnell zu einer Einigung mit den Umweltverbänden komme.

Die Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE gaben zu bedenken, dass die Umweltverbände vermutlich bei Ihrer Auffassung blieben, es werde zu größeren ökologischen Verschlechterungen kommen, auch wenn sie vor Gericht in den wesentlichen Punkten verloren hätten. Das Urteil sei aus ihrer Sicht falsch, auch wenn sie es letztendlich zu akzeptieren hätten. Deshalb sei kaum zu erwarten, dass die Umweltverbände den Senat dabei unterstützten, mit großer Kraft eine Sache voranzutreiben, die sie eigentlich ablehnten. Selbstverständlich gebe es auch Beispiele, bei denen die Zusammenarbeit zwischen der Behörde und den ökologischen Verbänden ansatzweise gut funktioniere, beispielhaft zu nennen seien die Stiftung Lebensraum Elbe oder die Ästuarpartnerschaft. Bei der Fahrrinnenanpassung sei es nicht gut gelaufen und es sollte kritisch überdacht werden, ob es nicht auch einen anderen Weg gegeben hätte. Die Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE meinten, in einer Stadt mit einer grünen Regie-

rungsbeteiligung wäre es eigentlich zu erwarten gewesen, dass das besser funktioniere. Es gebe internationale Beispiele, insbesondere im Zusammenhang mit der Vertiefung der Häfen von Antwerpen und Rotterdam, wo die Zusammenarbeit mit den ökologischen Verbänden besser funktioniert habe.

Die AfD-Abgeordneten griffen die Aussage der Senatsvertreterinnen und Senatsvertreter auf, einige Flächen „seien nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts verbrannt“ und baten auf die Begründung sowohl aus inhaltlicher als auch aus prozessualer Perspektive einzugehen. Außerdem interessiere sie insbesondere die Rolle der Stiftung Lebensraum Elbe.

Die Senatsvertreterinnen und Senatsvertreter führten aus, das Gericht habe gesagt, es dürfe keine Doppelverwertung von Flächen geben. Es müsse jetzt also danach geschaut werden, ob eine infrage kommende Fläche schon als Standardmaßnahme benannt worden sei, denn dann sei sie sozusagen verbrannt. Um ganz sicher zu gehen, würden sie auch von bereits beantragten Aufwertungsmaßnahmen Abstand nehmen, um sich von jedem möglichen Vorwurf einer Umetikettierung zu verwahren. Die Stiftung Lebensraum Elbe sei hieran im Übrigen überhaupt nicht beteiligt gewesen und deshalb auch für keine Art der Verbrennung verantwortlich. Nicht möglich sei es, sich vorsorglich ein ganzes Reservoir an geeigneten Kohärenzmaßnahmen zu beschaffen, denn es sei rechtlich schwierig, auf Vorrat rechtsgestaltend in diverse Sphären einzugreifen ohne zu wissen, ob die Maßnahme jemals benötigt werde oder nicht.

Die CDU-Abgeordneten fragten, ob dieselben Fachplaner, die mit der Fahrrinnenanpassung beauftragt gewesen seien, auch mit dem Weserklageverfahren befasst gewesen seien und damit eine entsprechende Expertise aus ähnlich gelagerten Fallkonstellationen zum Wohle der Freien und Hansestadt Hamburg hätten miteinbringen können. Darüber hinaus wollten sie wissen, ob es für den Fall, dass die Verhandlungen mit dem Landkreis Stade negativ verliefen, einen Plan B oder gar Plan C gebe. Außerdem baten sie um Einschätzungen, welche weiteren möglichen Klageszenarien sich noch ereignen könnten, sofern die Umweltverbände wider Erwarten eine Fortsetzung der rechtlichen Auseinandersetzung anstrebten und welche Auswirkungen dies auf faktische Baggertätigkeit im Flusslauf habe.

Die Senatsvertreterinnen und Senatsvertreter merkten an, letzteres sei eine äußerst hypothetische Frage. Sie gingen aber davon aus beziehungsweise versuchten alles, die Umweltverbände mit an Bord zu bekommen. Es sei im Übrigen gar nicht möglich, den gesamten Planfeststellungsbeschluss noch einmal zu beklagen, denn dieser sei vom Gericht nicht aufgehoben, sondern festgelegt worden. Insoweit sei der Rechtsstreit erledigt und werde weder fortgeführt noch wieder aufgenommen. Verfahrensrechtlich gehe es nunmehr darum, dass die die Ausbauverwaltungen vom Bund und von Hamburg den Planfeststellungsbehörden eine Ersatzkohärenzmaßnahme vorschlägen. Diese werde dann wiederum möglicherweise identisch von den Planfeststellungsbehörden von Bund und Hamburg festgesetzt. Nachdem diese wie auch immer geartete Ergänzungsentscheidung zu den bisher vorliegenden Verwaltungsentscheidungen zur Fahrrinnenanpassung erfolgt sei, sei die Rechtswidrigkeit, die das Gericht jetzt noch ausgeurteilt habe, beendet. Danach trete der von Gesetzes wegen vorgesehene Sofortvollzug ein, denn es entstehe mit Wirksamwerden der Verwaltungsentscheidung ein Baurecht. Ob die Verbände dagegen klagten, hänge davon ab, ob sie sich davon überzeugen ließen, dass die ersatzweise festgesetzte Kohärenzmaßnahme nunmehr den habitatrechtlichen Anforderungen entspreche, wie sie das Gericht bei der Weservertiefung ausgeurteilt habe. Inwieweit die Verbände darüber hinaus dann noch ein Eilverfahren anstrebten, um das Bundesverwaltungsgericht noch einmal dazu zu bringen, augenblicklich einen Baustopp zu verhängen, bleibe abzuwarten. Die Senatsvertreterinnen und Senatsvertreter seien aber sehr zuversichtlich, denn die Anforderungen, die nunmehr zu erfüllen seien, seien bis in die letzte Verästelung dargelegt worden. Die Herausforderung bestehe nunmehr nur noch darin, eine Maßnahme zu finden, die genau diesen Anforderungen entspreche und daran werde derzeit gearbeitet.

Zur Frage nach der Zusammenarbeit mit dem Landkreis Stade könnten die Senatsvertreterinnen und Senatsvertreter sagen, sie hätten daraus nichts anderes als den Wil-

len zur Zusammenarbeit mitgenommen. Es gehe im Übrigen nicht darum, dass der Landkreis Stade Hamburg für die Fahrrinnenanpassung eine Kohärenzmaßnahme in dessen Gebiet schuldig wäre, sondern um eine ganz andere Beanstandung des Gerichts. Das Gericht habe gesagt, diejenigen Kohärenzmaßnahmen, die in Naturschutzgebieten im Gebiet des Landkreises Stade zu liegen kämen, ließen sich nach bisherigen Darlegungen derzeit nicht hinreichend sicher gegen Standardmaßnahmen abgrenzen; verworfen worden seien sie aber nicht. Daraus folge also die Aufgabenstellung, eine belastbare fachliche Argumentation dafür zu finden, warum die Maßnahmen, die als Kohärenz festgesetzt worden seien, nicht identisch mit eigentlich geschuldeten Standardmaßnahmen seien. Genau daran werde in guten fachlichem Einvernehmen mit der Unteren Naturschutzbehörde gearbeitet. Niedersachsen stehe insoweit bereit und werde Hamburg helfen.

Zu den Fachplanern sei festzustellen, dass viele unterschiedliche Spezialgutachter tätig gewesen seien, aber keine, die mit der Weservertiefung befasst gewesen seien. Gleichwohl finde in dieser relativ kleinen Branche selbstverständlich ein Austausch unter den Gutachtern statt. Darüber hinaus finde eine Harmonisierung aber schon dadurch statt, dass beide großen Wasserstraßenausbauten auch Projekte des Bundes seien. Dieser achte darauf, dass es keine unterschiedlichen Maßstäbe gebe, auch deshalb, weil dieser für alle Wasserstraßen in Deutschland zuständig sei. Dies werde auch daran deutlich, dass beispielsweise bestimmte Teile der Planunterlagen von den Bundesbehörden auf Werthaltigkeit und richtige Qualität geprüft würden.

Die CDU-Abgeordneten interessierte, ob ein seitens der Umweltverbände angestregtes Eilverfahren gegen den Sofortvollzug allein schon an der Zulässigkeit des Antrags scheitern könnte oder ob es dann zu einer wie auch immer gearteten materiell-rechtlichen Prüfung kommen würde. Sie baten hierzu auch die Zeiträume zu beschreiben, um die es dann gehen könnte.

Die Senatsvertreterinnen und Senatsvertreter erwiderten, es handele sich dabei um Fragen, die sich aus heutiger Sicht verlässlich nicht beantworten ließen. Festzuhalten sei aber, dass die Anstrengung eines Eilverfahrens nach der Verwaltungsgerichtsordnung eine Klage in der Hauptsache voraussetze. Das bedeute also, die Verbände müssten eine vorliegende Ergänzungsentscheidung beim zuständigen Bundesverwaltungsgericht beklagen. Danach oder parallel dazu könnten sie einen Eilantrag stellen und darin das Gericht bitten, die gesetzlich vorgesehene Vollziehung auszusetzen. Wie lange solches dauerte, sei nicht vorhersehbar. Für den Erfolg eines Projekts sei aber auch nicht die Frage entscheidend, wie lange ein Verfahren dauere, sondern vielmehr die, ob gleich zu Beginn eines Eilrechtsschutzverfahrens ein Baustopp verhängt werde oder nicht.

Die Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE zeigten sich verwundert über die ausgestreckten Hände in Richtung der Umweltverbände. Wenn sie richtig wüssten, hätten diese ihre Gesprächsbereitschaft signalisiert, solange es um mehr gehe, als die Reparatur des Planfeststellungsbeschlusses. Wenn sie es jetzt richtig verstanden hätten, habe die Behörde die Hand zu den Umweltverbänden ausgestreckt für ein Gespräch über Flächenvorschläge für Kohärenzmaßnahmen. Dies erschiene ihnen nicht unbedingt ein erfolgsversprechendes Gesprächskonzept zu sein. Sie fragten, wie mit ein wenig mehr Nachdruck aufeinander zugegangen werden könne. Außerdem wollten sie wissen, ob es zu dem seitens des Senators in der Pressekonferenz geäußerten Zeitraums von günstigstenfalls sechs Monaten bis zum Vollzug, eine neue Einschätzung der Behörde gebe, zumindest für das „günstigstenfalls“.

Die Senatsvertreterinnen und Senatsvertreter betonten, sie hätten eingangs bereits gesagt, sie würden im Ausschuss nicht darüber spekulieren wollen, womit günstigstenfalls oder im schlechtesten Fall zu rechnen sei. Das Urteil werde abgewartet und parallel dazu würden mit all denjenigen Gespräche geführt, mit denen es notwendig erscheine. Das Gesprächsangebot an die Umweltverbände sei offen und ehrlich gemeint und sie wüssten nicht, was man noch mehr tun könnte.

Die SPD-Abgeordneten plädierten dafür, den Blick nach vorne zu richten. Es sei wenig hilfreich, sich heute Gedanken über Abläufe von vor einem Jahr Gedanken zu machen, vor allem, weil sie einem Gerichtsbeschluss für ein sehr komplexes Verfahren vorausgegangen seien. Das Urteil erfülle zwar nicht alle Wünsche, es hätte alles

aber auch ganz anders kommen können. Zur Zusammenarbeit mit Niedersachsen merkten sie an, auch dort dürfte verstanden worden sein, dass der Hamburger Hafen dessen zweitgrößter Arbeitgeber sei. Ihres Erachtens gebe es dort auch eine Mehrheitsmeinung dazu, dass die Wettbewerbsfähigkeit von Wilhelmshaven nicht durch die Schwächung des Hamburger Hafens zu erhöhen sei. Das Gesprächsangebot gegenüber den Verbänden sei zu begrüßen. Im Übrigen gelte das Urteil für beide Seiten und es könne keiner von den Gesprächen ein Zurückfallen hinter das Urteil erwarten.

Dies vorausgeschickt fragten die SPD-Abgeordneten, welche Konsequenz dieses Urteil für künftig anstehende Infrastrukturvorhaben habe. Ihrem Verständnis nach müsste nach der aktuellen Rechtsprechung in Verbindung mit dem Weserurteil bei der Festlegung von Kohärenzflächen im Rahmen des normalen Gebietsmanagements eher zurückhaltend agiert werden, um diese Flächen für spätere Maßnahmen zu konservieren, damit sie dann noch als Ausgleichsflächen nutzbar seien. Dies sei in der Praxis schwierig, weil die genaue Grenze nicht bekannt sei. Darüber hinaus erkundigten sie sich, ob sie es richtig verstanden hätten, dass der dritte Planergänzungsbeschluss mit der Beantragung eines sofortigen Vollzuges verbunden werde.

Die Senatsvertreterinnen und Senatsvertreter baten um Verständnis, dass sie für die Beantwortung des ersten Fragenkomplexes zunächst das schriftliche Urteil abwarten wollten. Zur zweiten Frage erläuterten sie, prozessual verhalte es sich so, dass der Ausbau bestimmter Bundeswasserstraßen von Gesetzes wegen sofort vollziehbar sei. Dies gelte auch für die Bundeswasserstraße Elbe. Das bedeute, dass mit der behördlichen Zulassungsentscheidung zunächst Sofortvollzug gegeben sei. Eine Klage bewirke also nicht per se das Eintreten der aufschiebenden Wirkung. In diesem Fall entstehe sofortiges Baurecht, es sei denn, die Gegner fänden ein zuständiges Gericht, welches den gesetzlichen Sofortvollzug aussetze.

Die AfD-Abgeordneten baten darum, noch einmal genau auszuführen, wie es dazu gekommen sei, dass so viele Flächen für eine Ausweisung als Ausgleichsmaßnahme verbrannt seien und welche Entscheider mit welchen Entscheidungen konkret für diese Konsequenz verantwortlich seien und welche Rolle hierbei jeweils der Behörde für Umwelt und Energie sowie den Umweltverbänden zukäme.

Die Senatsvertreterinnen und Senatsvertreter stellten klar, die Fläche Spadenlander Busch/Kreetsand sei die einzige Fläche, um die es gehe. Ursächlich hierfür sei das Urteil zur Weservertiefung vom 16. August 2016, welches das Gericht zum Maßstab genommen habe, um zu sagen, diese von den Planfeststellungsbehörden festgelegte Kohärenzsicherungsmaßnahme werde nicht anerkannt. Grundsätzlich sei dazu zu sagen, dass eine einmal beantragte Standardmaßnahme spätestens mit Genehmigung für immer eine solche bleibe und im Nachhinein nicht mehr umetikettiert werden dürfe. Die Frage, inwieweit eine Umkehr auf dem Weg zwischen Beantragung und Genehmigung noch möglich sei, habe das Gericht nunmehr beantwortet. Alles hänge also spätestens davon ab, ob eine Maßnahme als Standardmaßnahme zugelassen sei.

Die CDU-Abgeordneten zogen für sich das Resümee, dass sich doch eine Reihe von vorstellbaren Klageszenarien auftäte. Sie fragten, ob es seitens des Senats aktuell Überlegungen gebe, den Umweltverbänden über die Gespräche hinaus auch andere Angebote – wie beispielsweise weitere Kompensationsmaßnahmen, oder eine besondere Förderung – zu offerieren, um zu erreichen, dass diese möglicherweise von weiteren rechtlichen Schritten absähen.

Die Senatsvertreterinnen und Senatsvertreter erwiderten, sie seien momentan dabei, die vom Gericht aufgegebenen Punkte so schnell wie möglich aufzuarbeiten. Mit den von den CDU-Abgeordneten aufgeworfenen Gedankengängen hätten sie sich noch nicht beschäftigt.

Die CDU-Abgeordneten schlugen anschließend vor, die Selbstbefassung offenzulassen und das Thema weiter zu beraten, wenn das Urteil in schriftlicher Form vorliege.

Der Ausschuss schloss sich diesem Vorschlag einvernehmlich an.

III. Beratung am 9. Juni 2017

Die Senatsvertreterinnen und Senatsvertreter berichteten, seit der ersten Beratung am 21. Februar 2017 hätten sich die Dinge fortentwickelt, denn inzwischen lägen die schriftlichen Urteilsgründe vor. Darin ließen sich die gerichtlichen Ausführungen nachlesen, die sie schon bei der mündlichen Urteilsverkündung gehört hätten. Vor allem lasse sich darin aber erkennen, dass nahezu sämtliche Punkte der klagenden Umweltverbände, was immerhin 590 von 598 Textziffern umfasse, das Gericht nicht überzeugt hätten. Dazu zählten zentrale Fragen, die jetzt nicht länger diskutiert werden müssten wie etwa die strombauliche Konzeption des Ausbaus, der anerkannte Verkehrsnutzen, die wirtschaftliche Sinnhaftigkeit, die komplette Umweltverträglichkeit, die umfassend zutreffende Anwendung der Wasserrahmenrichtlinie, ein fehlerfreies behördliches Verfahren und vor allem das klare öffentliche Interesse an einem Fahrwasserausbau. Zu dem inzwischen hinlänglich bekannten offenen Punkten hingegen ziehe das Gericht selbst das folgende Fazit:

„Keiner der habitatschutzrechtlichen Rechtsverstöße wiege so schwer, dass er die Planungen als Ganzes in Frage stellt. Vielmehr können die Mängel der habitatrechtlichen Verträglichkeits- und Abweichungsprüfung durch zusätzliche Ermittlungen und Bewertungen sowie Umplanung beziehungsweise ergänzende Planungen und Abwägungen beseitigt werden.“

Insgesamt sei die Gerichtsentscheidung also ein Erfolg für die Fahrrinnenanpassung. Was die habitatrechtlichen Themen angehe, habe der Senat bereits unmittelbar nach den mündlichen Urteilsverkündungen in Fortsetzung der bisherigen Zusammenarbeit mit der Bundesverwaltung begonnen, insbesondere eine weitere Kohärenzmaßnahme zu suchen und zu beplanen. Diese Kohärenzmaßnahme habe die Schaffung des Lebensraums für den Schierlings-Wasserfenchel in geeignetem Umfang zum Planungsziel. Dabei sei diese Maßnahme zum einen so zu gestalten, dass sich Tideverhältnisse einstellten, die dem Schierlings-Wasserfenchel eine stabile und weitgehend ungestörte Entwicklung ermöglichen. Zum anderen sei der Tideanschluss so zu gestalten, dass die an solchen Stellen gleichzeitig vorzufindenden hochwertigen ökologischen Strukturen so wenig wie möglich beeinträchtigt würden. Dabei verfolge der Senat mehrere Pläne, um bis zu einem positiven Abschluss der jeweiligen Machbarkeitsprüfungen alle Optionen offen zu halten. Geprüft würden jeweils die technische Planung des Vorhabens, inklusive Hydrologie und Morphologie, die Umweltverträglichkeit, die Habitatverträglichkeit sowie die Verträglichkeit mit der Wasserrahmenrichtlinie. Die Umweltauswirkungen könnten allerdings erst nach Festlegung der technischen Planung beurteilt werden. Deshalb nehme dieser Teil der Arbeit den größten Zeitraum ein. Es sei dann der gebotenen Öffentlichkeitsbeteiligung, dem Verfahrensrecht und dem europäischen Umweltrecht geschuldet, dass die Ergänzungsunterlagen zu allen drei Arbeitsbereichen publik gemacht würden und sich alle Betroffenen dazu äußern könnten. Über eine Planergänzung hätten am Ende die Planfeststellungsbehörden des Bundes und Hamburgs zu entscheiden. Die Behörden befänden sich auf einem guten Weg.

Die CDU-Abgeordneten fragten, mit welchen Landkreisen oder Gemeinden bereits Gespräche im Hinblick auf die Lösung des Problems, Ausgleichsflächen für den Schierlings-Wasserfenchel zu finden, gesprochen worden sei und ob bereits etwas in Aussicht gestellt worden sei. Sie baten diesbezüglich um einen Sachstandsbericht.

Die Senatsvertreterinnen und Senatsvertreter erklärten, sie hätten unmittelbar nach der Urteilsverkündung am 9. Februar 2017 mit den Landesregierungen in Schleswig-Holstein und Niedersachsen Kontakt aufgenommen und Gespräche geführt. Selbstverständlich hätten sie sich aber auch Flächen in Hamburg angesehen. Insgesamt befänden sich an die 70 Flächen in der Prüfung. Zu vermeiden gelte es, auf eine Fläche zuzugreifen, die nach außen hin – in Anführungsstrichen – schon verbrannt sei. Das sei auch der Grund, warum sie bisher keine Fläche in der Öffentlichkeit genannt hätten. Es gehe nicht darum, undifferenziert Angebote von Dritten anzunehmen, sondern darum, Flächen zu identifizieren, die überhaupt geeignet seien, das Kohärenzsicherungsziel wahr werden zu lassen. Das bedeute, sie müssten sich bei der Suche auf die Flächen beschränken, die ein paar zentrale Anforderungen erfüllten, und die nicht schon Teil eines schon bestehenden europäischen Schutzgebiets seien. Die

anderen Länder hätten Unterstützung zugesichert, nähmen aber selbst keine Planungstätigkeiten auf. Für die infrage kommenden Flächen werde dann ein Ranking aufgestellt.

Mit den Landkreisen, betonten die Senatsvertreterinnen und Senatsvertreter, werde selbstverständlich kommuniziert. In den Gesprächen mit dem Landkreis Stade beispielsweise gehe es vor allem um die Fragen bezüglich der Abgrenzung von Standard- zu Kohärenzmaßnahmen. Insgesamt sei aber festzustellen, dass für die Qualifizierung von Flächen in den letzten Jahren eine Expertise herangewachsen sei, die es nicht in jeder Kommune gebe. Deshalb sei es sinnvoller, wenn diejenigen, die die Anforderungen definieren könnten, auf die einzelnen Kommunen zuzugingen.

Die CDU-Abgeordneten erkundigten sich, wie viele verschiedene Fachplanungsbüros inzwischen beauftragt worden seien und wer die Aufträge jeweils für welchen fachplanerischen Beitrag erteilt habe. Die Antwort könne gerne auch zu Protokoll beantwortet werden. Interessant wäre zudem zu wissen, wie viele von den 70 Flächen sich jeweils auf Hamburger, niedersächsischem und schleswig-holsteinischem Staatsgebiet befänden.

Die Senatsvertreterinnen und Senatsvertreter erwiderten, sie hätten unmittelbar nach der Urteilsverkündung eine Projektgruppe, bestehend aus Vertreterinnen und Vertretern der beiden Vorhabensträger WSV und HPA, eingerichtet, die einmal pro Woche zusammenkomme. Die Aufgabe sei nun, die technische Machbarkeit zu prüfen, womit das Ingenieurbüro WK Consult Hamburg GbR beauftragt worden sei. Darüber hinaus seien der ökologische Hauptgutachter aus der vorherigen Planung des Fahrrinnenbaus IBL Umweltplanung GmbH sowie ein Fachexperte, Herr Gerwin Obst, der speziell für den Schierlings-Wasserfenchel gutachterlich berate, eingeschaltet worden. Für spezielle ökologische Fragen sei das Gutachterbüro Bielfeldt + Berg Landschaftsplanung beauftragt worden. In die Prüfung einbezogen würden insgesamt 27 verschiedene Flächen in Hamburg, 16 in Niedersachsen und 17 in Schleswig-Holstein. Das Wuchsgebiet werde für den Schierlings-Wasserfenchel in Richtung Oberstrom immer besser, weil sich der Salzgehalt in diese Richtung verringere und in Richtung Unterstrom vergrößere. Deshalb sei die Wahrscheinlichkeit, einen geeigneten Standort zu finden, auf hamburgischem Gebiet oberhalb des Hafens deutlich größer als auf den Flächen der benachbarten Länder.

Der FDP-Abgeordnete stellte eine Differenz zu den vorher genannten 70 Flächen fest und fragte, was mit dem Rest sei. Darüber hinaus fragte er nach einem Zeitplan, was bis zum Ende des Jahres 2017, welches vor der Bürgerschaft kürzlich seitens des Präses der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation als Ziel genannt worden sei, passieren werde. Er bat darum, dabei auf den aktuellen Stand einzugehen sowie die nächsten Schritte zu beschreiben.

Die Senatsvertreterinnen und Senatsvertreter antworteten, einen konkreten Zeitplan könnten sie nicht nennen, aber die Maxime sei, so schnell wie möglich voranzukommen. Gemessen an den diesbezüglichen internen Vorgaben befänden sie sich aber gut in der Zeit. Zurzeit seien sie dabei, drei vom Gericht aufgegebenen Maßnahmen abzuarbeiten. Bei der ersten Maßnahme handele es sich um die Frage des Gutachtens zum Salinitätsgehalt bei Kilometer 660 bis 670, hierfür seien die Aufträge erteilt. Der Zeitplan sehe gut aus, genau wie bei der Frage zur Klärung der Abgrenzung von Kohärenzmaßnahmen zu Standardmaßnahmen. Letztendlich werde es auch hierzu ein Gutachten geben. Zum größeren Bereich der Kohärenzmaßnahme sei zu sagen, dass es hierbei um die Sicherstellung der technischen Planbarkeit gehe, woran mit Hochdruck gearbeitet werde. Sie seien gut dabei, aber von Ergebnissen könnten sie noch nicht berichten. Dies geschehe gemeinsam mit dem WSV, denn der Bund müsse von vornherein mit ins Boot geholt werden.

Die Senatsvertreterinnen und Senatsvertreter wiesen darauf hin, dass der Planergänzungsbeschluss, an dem sie nun arbeiteten, nach vollständiger Fertigstellung und Auslage in der Öffentlichkeit sofort umgesetzt werden könne. Er müsse nicht noch einmal dem Gericht vorgelegt werden, denn das Urteil sei gesprochen. Sie würden alles dran setzen, diese Maßnahme für den Standort und den Hafen Hamburg vorzubringen. Zu der Flächendifferenz erläuterten sie, dass es sich bei dem Delta um

Flächen handele, die bereits nach kurzer Zeit aus den verschiedensten Gründen nicht mehr infrage gekommen seien.

Der FDP-Abgeordnete fragte, welche Flächen aktuell noch in der Planung seien und wie der aktuelle Stand im Gespräch mit den Umweltverbänden sei.

Die Senatsvertreterinnen und Senatsvertreter erinnerten daran, dass sie immer gesagt hätten, sie würden auf die Umweltverbände zugehen und das Gespräch suchen, sobald das schriftliche Urteil vorliege. Im Übrigen werde wie vereinbart die EU-Kommission angeschrieben. Selbstverständlich sei nicht auszuschließen, dass die Umweltverbände noch einmal klagten. Aktuell gingen die Senatsvertreterinnen und Senatsvertreter aber davon aus, dass das Urteil rechtskräftig sei und ihre Planungen seien darauf ausgerichtet, nach Vorlage der dritten Planergänzung sofort mit der Umsetzung zu beginnen. Zur Frage nach den Flächen erklärten sie, es befänden sich noch etwa sieben Maßnahmen in der Prüfung. Von diesen seien fünf in Hamburg und zwei in Niedersachsen belegen.

Der FDP-Abgeordnete merkte an, seine Frage habe auf die konkrete Benennung der Flächen abgezielt.

Die Senatsvertreterinnen und Senatsvertreter erwiderten, sie würden sich zu den Flächen erst äußern, wenn sie hinsichtlich der technischen Planbarkeit soweit seien.

Auf Nachfrage des Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE erklärten die Senatsvertreterinnen und Senatsvertreter, dass sie bislang noch nicht mit den Umweltverbänden gesprochen hätten.

Die AfD-Abgeordneten sprachen wie in der vorherigen Sitzung noch einmal die Rolle der Stiftung Lebensraum Elbe sowie das Problem der Ausgleichsflächen an, die das Gericht als Sowieso-Maßnahmen bereits für verbraucht erklärt habe. Aus der Hafengewirtschaft sei zu vernehmen, dass die Stiftung Lebensraum Elbe einen entscheidenden Einfluss habe und es einen gewissen Mechanismus gegeben habe, Flächen vorab als Sowieso-Maßnahme zu erklären. Über diesen Weg hätten die Umweltverbände dann dafür gesorgt, den Spielraum des Senats bei seinen Planungen zu begrenzen.

Die Senatsvertreterinnen und Senatsvertreter antworteten, sie könnten dies schon allein deshalb nicht bestätigen, weil es nicht die Stiftung Lebensraum Elbe sei, die darüber entscheide, ob bestimmte Gebiete unter Schutz gestellt würden oder nicht. Vielmehr liege es schon viele Jahre zurück, dass die Mitgliedsstaaten der Europäischen Union ihren Besitz an Lebensräumen und Arten hätten melden müssen. Danach seien sie verpflichtet gewesen, ihre FFH-Gebiete auszuweisen. Es gebe keine auf Vorrat ausgewiesenen Schutzflächen, nur damit die Kohärenzsicherung für die Fahrrinnenanpassung erschwert werde. Zur Stiftung Lebensraum Elbe könnten sie im Übrigen feststellen, dass diese sehr kooperativ zugearbeitet habe, als es darum gegangen sei, geeignete Kohärenzflächen überhaupt zu identifizieren.

Der FDP-Abgeordnete fragte, nach welchen Planungsschritten nunmehr die Kontaktaufnahme mit den Umweltverbänden und mit welcher Zielstellung erfolgen werde. Eigentlich hätte es schon passieren müssen, denn das schriftliche Urteil liege bereits seit zwei Wochen vor. Seine Fraktion habe mit den Umweltverbänden gesprochen und diese hätten sich klar geäußert, sie seien weiterhin nicht davon überzeugt, dass diese Maßnahme so realisiert werden sollte. Die grundsätzliche ablehnende Haltung gegenüber dem Projekt habe sich bei den klagenden Organisation also nicht verändert und wenn diese erst ganz am Ende des Prozesses vor eine fertige Lösung gestellt würden, hätten sie keine Möglichkeit mehr, auf die Gestaltung einzuwirken und würden somit nicht mitgenommen. Der FDP-Abgeordnete bat darüber hinaus, etwas zu den Kosten der einzelnen Maßnahmen zu sagen.

Die Senatsvertreterinnen und Senatsvertreter versicherten, sie würden nicht am Ende, sondern zeitnah auf die Umweltverbände zugehen. Sie betonten, dass ihnen die Einbeziehung der Expertise der Umweltverbände sehr wichtig sei, sie würden diesen aber erst einmal auch etwas anbieten wollen. Deshalb sei es sinnvoll, im Vorwege die Prüfung der Flächen, die für die Kohärenzsicherungsmaßnahme infrage kämen, abzuschließen, damit über eine konkrete Fläche gesprochen werden könne. Diese Vorgespräche mit den Umweltverbänden erfolgten im Übrigen zusätzlich zu den

ohnehin bestehenden gesetzlichen Beteiligungsrechten, die noch durchzuführen seien. Zu den Kosten könnten sie noch nichts sagen.

Die CDU-Abgeordneten interessierte, ob geprüft worden sei, was im Worst-Case-Fall passieren würde, wenn der dritte Planergänzungsbeschluss beklagt werden würde. Außerdem wollten sie wissen, welche Verwaltungsstellen über die Vorhabenträger hinaus noch mit dem Projekt der Fahrrinnenanpassung befasst seien. Insbesondere fragten sie nach konkreten Aufgaben der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation und der Behörde für Umwelt und Energie und wie gegebenenfalls sichergestellt werde, dass die Dinge in den Kanälen blieben, in die sie gehörten.

Die Senatsvertreterinnen und Senatsvertreter antworteten zur zweiten Frage, dass in der eingangs erwähnten wöchentlich tagenden Projektgruppe auch die Behörde für Umwelt und Energie vertreten sei. Sie könnten der Arbeitsgruppe eine gute Zusammenarbeit attestieren. Die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation sei die Planfeststellungsbehörde, werde aber jeden einzelnen Schritt, alle Festsetzungen und alle Bewertungen in umweltrechtlicher Hinsicht – wie auch bisher schon – eng mit der Behörde für Umwelt und Energie abstimmen. Die erste Frage sei sehr hypothetisch und deshalb könnten sie dazu nichts sagen.

Im Übrigen wiesen sie noch einmal darauf hin, dass die Genehmigung für die dritte Planergänzung nach erfolgter Planfeststellung von Gesetzes wegen erteilt und deshalb sofort vollziehbar sei. Eine gerichtliche Anfechtung würde sich darauf beschränken, ein Gericht davon zu überzeugen, dass auch in dieser dritten Planergänzung – und nur noch darüber werde gesprochen – so gravierende Rechtsfehler enthalten seien, dass die ganze Ausbaumaßnahme aufgestoppt werden müsse. Über die Erfolgswahrscheinlichkeiten eines solchen Rechtsmittels nachzudenken und zu spekulieren, bleibe jedem Einzelnen überlassen. Klar sei aber, dass es nicht mehr um die ganze Maßnahme gehe, denn ganz viele Punkte aus der angefochtenen Planfeststellung seien längst abgeräumt und Hamburg habe jetzt eine sehr klare Handreichung erfahren, was noch zu tun sei. Daran halte sich der Senat, und zwar so, dass er sich an keiner Flanke in irgendeine Gefahr begeben. Deshalb müsse jetzt auch nicht durch anwaltliche Expertisen herausgefunden werden, ob es Rechtsmittel gebe und welche Erfolgsaussichten diese gegebenenfalls hätten.

Die CDU-Abgeordneten fragten, ob es zutrefte, dass nach Bekanntgabe des Planergänzungsbeschlusses vier Wochen Zeit sei, Klage einzureichen.

Die Senatsvertreterinnen und Senatsvertreter verdeutlichten, es gelte zwischen den Rechtsmitteln im Hauptsache- und im vorläufigen Rechtsschutzverfahren zu unterscheiden. Die Klagefrist betrage jeweils einen Monat. Die Frage sei, ob das Gericht auf einen gestellten Antrag hin oder am Ende des gerichtlichen Prüfverfahrens tatsächlich sagen würde, die Maßnahme dürfe nach wie vor nicht umgesetzt werden.

Der FDP-Abgeordnete erkundigte sich, wie konkret sichergestellt werde, dass sich die Maßnahme in das Gesamtkonzept der Umweltschutzmaßnahmen einordne und ob hierzu bereits etwas in Arbeit sei.

Die Senatsvertreterinnen und Senatsvertreter erklärten in der Projektgruppe gebe es eine Art Monitoringliste, die Punkt für Punkt durchgegangen werde. Konkret seien mehrere Gutachten vergeben worden, die in den Planergänzungsbeschluss einfließen. In dem Moment, in dem die Fläche ausgewählt sei, werde der Planergänzungsantrag vorbereitet, wozu dann natürlich eine technische Planung, eine Umweltverträglichkeitsuntersuchung, bei Bedarf eine Betrachtung von FFH-Verträglichkeiten und der Wasserrahmenrichtlinie sowie die Erstellung eines landschaftspflegerischen Begleitplans gehörten.

Der FDP-Abgeordnete fragte erneut nach einem konkreten Zeitplan. Sollte dies nicht konkret beantwortet werden, bat er, dies zu begründen. Außerdem wollte er wissen, wie sich die Planungen zur auferlegten Einbindung der EU-Kommission darstellten.

Die Senatsvertreterinnen und Senatsvertreter antworteten, es habe bereits Gespräche mit der EU-Kommission gegeben. Es gebe die Verabredung, die Kommission nach Vorliegen des schriftlichen Urteils zu benachrichtigen und das förmliche Verfahren einzuleiten. Damit einhergehend solle der EU die Maßnahme benannt werden. Es

gebe interne Zeitpläne zur Selbstkontrolle und zu Verzögerungen sei es bislang nicht gekommen. Veröffentlichungen würden sie die Zeitpläne nicht.

Die Abgeordneten von SPD und GRÜNEN brachten folgendes Petitum ein:

„Betr.: Die Umsetzung der Fahrrinnenanpassung ermöglichen und den ökologischen Zustand der Elbe weiter verbessern – Hinweise des BVerwG unverzüglich aufnehmen – Dialog mit allen Beteiligten fortsetzen und intensivieren

Mit dem Urteil vom 9. Februar diesen Jahres hat das Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) Klarheit geschaffen: Die Elbvertiefung kommt. Nach einem Prozess von erheblicher juristischer Komplexität und voller Fragen sorgsamer Detailabwägung steht durch den Spruch der Leipziger Richter nun fest, dass der Planfeststellungsbeschluss zur Fahrrinnenanpassung im Grundsatz Bestand hat – das dahingehende Begehren der Kläger, den Beschluss durch das Gericht aufheben zu lassen, hatte keinen Erfolg. Dennoch erklärte das Gericht den Planfeststellungsbeschluss wegen eines Verstoßes gegen Habitatschutzrecht in Teilen für rechtswidrig und daher nicht vollziehbar. Zur Durchführung der Elbvertiefung müssen insbesondere in Bezug auf die vorgesehenen Kohärenzmaßnahmen Nachbesserungen erfolgen.

Der dem Urteilsspruch vorausgegangene Prozess war intensiv geführt worden, dem BVerwG gebührt Respekt für seine detaillierte und fachkundige Verhandlungsführung. Durch das Verfahren entstandene Verzögerungen lassen sich primär durch die Anwendung der EU-Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) und damit verbundene komplexe und teilweise juristisches Neuland darstellende Erörterungen erklären. Für parteipolitische Polemik und einseitige Schuldzuweisungen durch die Opposition taugt der Prozessverlauf nicht. Insbesondere die CDU sollte sich aufgrund der mangelhaften Vorbereitung während der eigenen Regierungszeit mit Kritik zurückhalten. Denn die weit überwiegende Zahl der Rügen der Kläger greifen, so das BVerwG, rechtlich nicht durch (vgl. BVerwG 7 A 2.15 - Urteil v. 9. Februar 2017, Pressemitteilung 6/2017).

Damit gibt es für die weit überwiegende Zahl von Rechtsfragen nunmehr Rechts- und Planungssicherheit – davon konnte man angesichts des Prozessverlaufs nicht immer ausgehen. Die entsprechenden Ergänzungen und Zugeständnisse teilweise vor, teilweise während des Verfahrens bedeuten ein erhebliches Plus für den Natur- und Gewässerschutz im Vergleich zu den ursprünglichen Planungen. Dies gilt insbesondere für den Schutz der Finte, aber auch des Schierlings-Wasserfenchel.

Es ist richtig, dass die Stadt, die Hafenwirtschaft und die Umweltverbände in der Zwischenzeit verschiedene Gesprächsforen zum Thema Hafen und Umwelt etabliert haben, um die Nutzung der Elbe durch Hafen und Schifffahrt, aber auch den Schutz der Elbe gemeinsam zu diskutieren und gemeinsam nach Lösungswegen zu suchen. Sinnbildlich dafür ist die Stiftung Lebensraum Elbe, mit derer Hilfe Stadt, Hafenwirtschaft und Umweltverbände gemeinsam konkrete Projekte zum Schutz von Flora und Fauna an der Elbe auf den Weg bringen – darunter ein Maßnahmenpaket für den Schierlings-Wasserfenchel. Dies gilt auch für das Forum Sedimentmanagement, das gute und praktikable Lösungsvorschläge für die Verbringung des Hafenschlicks gemeinsam erarbeitet hat.

Nun bietet sich die Möglichkeit, die ökonomisch für Hamburg und Deutschland insgesamt bedeutsame Anpassung der Fahrrinne mit erheblichen Diskussionen und berechtigten Einwänden der Naturschutzverbändenach einer fünfzehnjährigen Historie aus Planungen und Auseinandersetzungen durch letzte Korrekturen der Planungen im Einklang mit dem Urteil des BVerwG durchzuführen. Und obwohl die Koalitionspartner in Hamburg verschiedene Sichtweisen zur Notwendigkeit der Fahrrinnenanpassung haben, enthält der Koalitionsvertrag für die 21. Wahlperiode bereits folgenden Handlungsauftrag:

„Die Koalitionspartner verpflichten sich zu einer verbindlichen und zeitnahen Umsetzung aller etwaigen gerichtlichen Maßgaben des BVerwG und werden in der Folge alle nötigen Maßnahmen ergreifen, um die zügige bauliche Umsetzung der Fahrrinnenanpassung zu erreichen.“

Das Urteil (vgl. BVerwG 7 A 2.15 - Urteil v. 9. Februar 2017, Pressemitteilung 6/2017), dessen schriftliche Begründung gleichwohl noch genau zu analysieren sein wird, zeigt die verbleibenden Handlungsbedarfe konkret auf:

„Die habitatschutzrechtliche Verträglichkeitsprüfung für die nach der FFH-Richtlinie besonders geschützte und nur an der Elbe vorkommende Pflanzenart Schierlings-Wasserfenchel wird den strengen Schutzanforderungen nicht in jeder Hinsicht gerecht. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass die Beeinträchtigungen des Schierlings-Wasserfenchels durch einen vorhabenbedingten Anstieg des Salzgehalts unterschätzt worden sind, weil den Prüfungen ein nicht ausreichend vorsorglicher Oberwasserabfluss zugrunde gelegt wurde. Teilweise zu beanstanden sind auch die Regelungen der Planfeststellungsbeschlüsse zur Kohärenzsicherung. Für die auf niedersächsischem Gebiet vorgesehenen Kohärenzmaßnahmen lässt sich nicht feststellen, dass sie über die Maßnahmen des Gebietsmanagements hinausgehen, die unabhängig von dem Ausbauvorhaben ohnehin ergriffen werden müssen. Die durch gesonderten Planfeststellungsbeschluss zugelassene Maßnahme „Spadenlander Busch/Kreetsand“ scheidet als Kohärenzmaßnahme aus, weil sie ausdrücklich als Maßnahme des Gebietsmanagements qualifiziert und genehmigt worden ist. Eine Doppelverwertung als Standard- und Kohärenzmaßnahme ist habitatschutzrechtlich unzulässig. Diese Mängel können aber geheilt werden und führen daher nicht zur Aufhebung der Planfeststellungsbeschlüsse.“

Mit einem 3. Planergänzungsbeschluss kann das Fundament dafür geschaffen werden, den Hamburger Hafen zukunftssicher aufzustellen. Hiervon werden die Hamburger Wirtschaft, die Arbeitnehmer, deren Arbeitsplätze direkt oder indirekt mit dem Hafen verknüpft sind, sowie die Exportnation Deutschland profitieren. Neben dem von Hamburg und dem Bund zu stemmenden Finanzvolumen im Rahmen der Fahrrinnenanpassungsmaßnahmen gehört hierzu auch eine Weiterentwicklung des Hafens an sich. Mit der Westerweiterung und der Entwicklung des Mittleren Hafens werden Maßnahmen ergriffen, um Hamburg langfristig in seiner Position als größter und wichtigster Universalhafen zu stärken und positive Impulse zu setzen. Mit der Umstrukturierung der Hamburg Port Authority AöR (HPA) wird außerdem der Weg hin zu einer verstärkt dienstleistungsorientierten Hafenverwaltung freigemacht. Diese Entwicklungen gilt es, angesichts der weiteren Verzögerung der Fahrrinnenanpassung mit Hochdruck zu forcieren – auch um weitere Unsicherheiten und Wettbewerbsnachteile für die maritime Wirtschaft und den Standort Hamburg zu vermeiden. Wir werden alles unternehmen, um den Hamburger Hafen zukunftsfest zu machen – das schließt aufgrund der innerstädtischen Lage im Sinne eines grünen, nachhaltigen Hafens ökologische Maßnahmen ausdrücklich mit ein.

Der Ausschuss für Wirtschaft, Innovation und Medien möge folgende Empfehlung an die Bürgerschaft richten:

Die Bürgerschaft will weiter ihren Teil zur Realisierung des Vorhabens beitragen und möge daher beschließen:

- I. Die Bürgerschaft fordert alle planungsbeteiligten Stellen auf Bundes-, Landes- und kommunaler Ebene auf, unter Beachtung der Hinweise des BVerwG notwendige Mitwirkungshandlungen für den 3. Planergänzungsbeschluss schnellstmöglich und lösungsorientiert vorzunehmen, um so zügig wie möglich vollziehbares Planrecht für das Projekt zu haben.
- II. Der Senat wird ersucht,
 1. basierend auf den Hinweisen in der schriftlichen Urteilsbegründung des Bundesverwaltungsgerichts unverzüglich alle erforderlichen Schritte zur Erarbeitung eines 3. Planergänzungsbeschlusses zu unternehmen, um schnellstmöglich einen Planfeststellungsbeschluss zu erreichen,
 2. sehr zügig insbesondere für die entfallende Kohärenzsicherungsmaßnahme Spadenlander Busch/Kreetsand eine Ersatzmaßnahme zu finden, die das erforderliche Ausgleichspotential ausweist und dabei im

weiteren Verfahren zukünftige Ausgleichsbedarfe im Bereich der Tideelbe z.B. im Rahmen notwendigen Hochwasserschutzes zu berücksichtigen

3. mit allen Beteiligten auf Bundes-, Landes- und kommunaler Ebene den engen Dialog fortzuführen, um gemeinsam getragene Planungsergebnisse zu erreichen (siehe Ziff. I.),
4. das Gespräch mit der Klägerseite zu suchen, um auszuloten, ob – unter Beachtung der Maßgaben des BVerwG – ein weiteres Klagverfahren im Hinblick auf den 3. Planergänzungsbeschluss vermeidbar ist.
5. die einschlägigen Maßnahmenkataloge nach Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) und des Integrierten Bewirtschaftungsplans (IBP) an der Tideelbe konsequent weiter zu verfolgen,
6. bereits jetzt die notwendigen Vorbereitungen für die sich an den 3. Planergänzungsbeschluss anschließende Realisierungsphase so weit voranzutreiben, dass weitere Verzögerungen vermieden werden,
7. die in Planung befindlichen weiteren Maßnahmen zur Weiterentwicklung des Hafens mit Hochdruck zu betreiben,
8. mit der maritimen Wirtschaft in dieser sensiblen Phase intensiv im Dialog zu bleiben. Dabei ist weiter mit den Reedereien im In- und Ausland das Gespräch zu suchen, damit der Hamburger Hafen bei den aktuell laufenden Routenplanungen unverändert seinen Stellenwert behält,
9. der Bürgerschaft bzw. dem zuständigen Ausschuss fortlaufend über Fortschritte gemäß Ziff. 1-8 zu berichten.“

Der Ausschuss kam sodann zur Abstimmung.

IV. Ausschussempfehlung

Der Ausschuss für Wirtschaft, Innovation und Medien empfiehlt der Bürgerschaft mehrheitlich

1. *mit den Stimmen der Abgeordneten der SPD, GRÜNEN und der Fraktion DIE LINKE gegen die Stimmen der CDU-, FDP- und AfD-Abgeordneten, die Drs. 21/7807 abzulehnen und*
2. *mit den Stimmen der Abgeordneten von SPD, CDU, GRÜNEN und FPD gegen die Stimme des Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE bei Enthaltung des AfD-Abgeordneten, folgenden Beschluss zu fassen:*
 - I. *Die Bürgerschaft fordert alle planungsbeteiligten Stellen auf Bundes-, Landes- und kommunaler Ebene auf, unter Beachtung der Hinweise des BVerwG notwendige Mitwirkungshandlungen für den 3. Planergänzungsbeschluss schnellstmöglich und lösungsorientiert vorzunehmen, um so zügig wie möglich vollziehbares Planrecht für das Projekt zu haben.*
 - II. *Der Senat wird ersucht,*
 1. *basierend auf den Hinweisen in der schriftlichen Urteilsbegründung des Bundesverwaltungsgerichts unverzüglich alle erforderlichen Schritte zur Erarbeitung eines 3. Planergänzungsbeschlusses zu unternehmen, um schnellstmöglich einen Planfeststellungsbeschluss zu erreichen,*
 2. *sehr zügig insbesondere für die entfallende Kohärenzsicherungsmaßnahme Spadenlander Busch/Kreetsand eine Ersatzmaßnahme zu finden, die das erforderliche Ausgleichspotenzial ausweist und dabei im weiteren Verfahren zukünftige Ausgleichsbedarfe im*

Bereich der Tideelbe zum Beispiel im Rahmen notwendigen Hochwasserschutzes zu berücksichtigen

- 3. mit allen Beteiligten auf Bundes-, Landes- und kommunaler Ebene den engen Dialog fortzuführen, um gemeinsam getragene Planungsergebnisse zu erreichen (siehe Ziffer 1.),*
- 4. das Gespräch mit der Klägerseite zu suchen, um auszuloten, ob – unter Beachtung der Maßgaben des BVerwG – ein weiteres Klagverfahren im Hinblick auf den 3. Planergänzungsbeschluss vermeidbar ist.*
- 5. die einschlägigen Maßnahmenkataloge nach Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) und des Integrierten Bewirtschaftungsplans (IBP) an der Tideelbe konsequent weiter zu verfolgen,*
- 6. bereits jetzt die notwendigen Vorbereitungen für die sich an den 3. Planergänzungsbeschluss anschließende Realisierungsphase so weit voranzutreiben, dass weitere Verzögerungen vermieden werden,*
- 7. die in Planung befindlichen weiteren Maßnahmen zur Weiterentwicklung des Hafens mit Hochdruck zu betreiben,*
- 8. mit der maritimen Wirtschaft in dieser sensiblen Phase intensiv im Dialog zu bleiben. Dabei ist weiter mit den Reedereien im In- und Ausland das Gespräch zu suchen, damit der Hamburger Hafen bei den aktuell laufenden Routenplanungen unverändert seinen Stellenwert behält,*
- 9. der Bürgerschaft bzw. dem zuständigen Ausschuss fortlaufend über Fortschritte gemäß Ziffern 1. – 8. zu berichten.*

Der Ausschuss für Wirtschaft, Innovation und Medien bittet die Bürgerschaft im Übrigen um Kenntnisnahme seiner Beratungen zur Selbstbefassung.

Dr. Joachim Seeler, Berichterstattung