

Vorname Name
Straße Hausnummer
PLZ Ort

Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation
Planfeststellungsbehörde
Alter Steinweg 4
20459 Hamburg

Einwendung zum Planfeststellungsverfahren zur Westerweiterung des EUROGATE Container Terminal Hamburg (CTH)

Hamburg, 01.02.2015

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich beantrage, die Planfeststellungsanträge zurückzuweisen und die Planung einzustellen. Hilfsweise beantrage ich, alle Maßnahmen anzuordnen, die Beeinträchtigungen durch das Vorhaben verhindern und festzustellen, dass alle verbleibenden Beeinträchtigungen durch Ausgleichsmaßnahmen auszugleichen sind.

In verfahrensrechtlicher Sicht beantrage ich Hilfsweise den Antragstellern aufzuerlegen, die dargelegten Mängel der Antragsunterlagen zu beheben und die ergänzten und korrigierten Unterlagen erneut auszulegen und mir erneut Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben. Des Weiteren beantrage ich im Rahmen der Erörterung eine Ortsbesichtigung durchzuführen.

Weiter Hilfsweise beantrage ich, mir zur Vorbereitung der Erörterung die Erwiderung der Antragsteller auf meine Einwendung in vollständiger Kopie umgehend nach dem Eingang bei der Planfeststellungsbehörde zur Verfügung zu stellen und mich über alle von den Antragstellern sowie den Trägern öffentlicher Belange an die Planfeststellungsbehörden übermittelten weiteren Stellungnahmen und gutachterlichen Ausarbeitungen umgehend zu unterrichten und mir diese Durchsichten zur Verfügung zu stellen.

Meine Begründung für den Einwand:

Die HPA beabsichtigt, in Waltershof am Bubendeyufer am Südufer der Elbe und im Bereich des Parkhafens die Infrastruktur für einen neuen Containerterminal zu schaffen. Dieser Terminal soll den bestehenden Containerterminal Hamburg (CTH) erweitern und von der Firma Eurogate betrieben werden. Für das als „Westerweiterung des EUROGATE Container Terminal Hamburg (CTH)“ bezeichnete Vorhaben wurde für Baumaßnahmen die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens beantragt. Das Vorhaben verletzt mich in meinen Rechten bzw. rechtlich geschützten Belangen. Ich lehne das Vorhaben ab und erhebe vollumfänglich Einwendung gegen die Planung.

Die schädlichen Umweltauswirkungen des Vorhabens sind für mich als Einwohner der Elbvororte im hamburgischen Bezirk Altona insgesamt unzumutbar.

Das Vorhaben beeinträchtigt mich in meinen rechtlich geschützten Belangen sowohl während der Bau- als auch während der Betriebsphase. Rechtswidrige Beeinträchtigungen drohen durch Gesund-

heitsschäden, Gesundheitsgefahren sowie Belästigungen durch Lärm-, Luft-, Lichtbelastungen, Radarstrahlungen, Gerüche, Erschütterungen, Wassergefahren und schädigende belastende Veränderung der Landschaft am Süd- und Nordufer der Elbe. Die Grenz- und Richtwerte nach Bundesrecht oder Hamburgischen Landesrecht werden überschritten. Das Naherholungsgebiet Oevelgönne wird schwer geschädigt.

Für die Planung besteht kein Bedarf. Es handelt sich um eine unzulässige Vorratsplanung.

Das Vorhaben ist für mich als Bürger und Steuerzahler eine einseitige Unterstützung des Unternehmens Eurogate und belastet mich, ohne Nachweis eines Gewinns für das deutsche Gemeinwesen durch seine Kosten bzw. Folgekosten. Insbesondere durch die gesundheitsschädigende Wirkung des Vorhabens, die Zerstörung von Natur- und Erholungsraum sind für mich als Anwohner nicht zumutbar.

Einwendung zu Teil A.1, Unzureichende Darstellung des Vorhabens

Das Vorhaben wird in dem Antrag auf Planfeststellung nur teilweise beschrieben und erfasst das Gesamtvorhaben nicht. Als Gesamtvorhaben ist vielmehr der vollständige Neubau eines Containerterminals mit einer jährlichen Umschlagskapazität von 2 Mio. TEU zu bezeichnen. Erforderliche Genehmigungen für die Einrichtung eines Terminalbetriebes sind nicht Gegenstand des Antrages und sollen durch den beantragten Planfeststellungsbeschluss nicht geregelt werden. Da somit im Planfeststellungsverfahren lediglich ein Teil des Vorhabens beurteilt werden soll und nicht das gesamte Vorhaben beurteilt werden kann, ist der Planfeststellungsantrag unvollständig und ist zurückzuweisen.

Wie man dem Hafenenwicklungsplan „Hamburg hält Kurs – Der Hafenenwicklungsplan bis 2025“ Seite 22 ff. entnehmen kann, ist das Vorhaben Westerweiterung Bestandteil der strategischen Senatsüberlegungen zu den Gesamt-Terminalkapazitäten des Hamburger Hafens. Die aus dem Betrieb der bestehenden Containerterminals in Altenwerder (CTA), Tollerort (CTT), Burchardkai (CTB) und Predöhlkai (CTH) verbundenen Belastungen der Allgemeinheit werden in den Antragsunterlagen nicht beschrieben. Etwaige Planungsalternativen, wie z.B. am CTS in Steinwerder, bleiben ebenfalls unberücksichtigt. Eine im Rahmen einer Planfeststellung erforderliche Gesamtbetrachtung aller Auswirkungen und Belastungen ist damit unmöglich.

Da es sich um eine Hafengesamtplanung für den Hamburger Containerumschlag handelt, ist es unzulässig, eine schrittweise Planung vorzunehmen, bei der die Bevölkerung in kleinen Schritten einer immer größeren Belastung aus dem Containerumschlag ausgesetzt wird. Das Vorhaben Westerweiterung ist neben den bereits vorliegenden Planfeststellungen zum

- Vorhaben „Ausbau Burchardkai, Liegeplätze 2-4“ mit zugehöriger Terminalbetriebsenerweiterung am CTB durch Planfeststellungsbeschluss vom 22.02.2006,
- Vorhaben „Eurokai CTT“ für die Schaffung eines 5. Liegeplatzes mit zugehörigen Terminalbetriebsenerweiterung am CTT durch Planfeststellungsbeschluss vom 21.09.2011,
- Vorhaben „Altenwerder-CTA-Norderweiterung“ für die Schaffung eines weiteren Liegeplatzes mit einem neuen Terminal durch Planfeststellungsbeschluss vom 29.07.2014.
- Vorhaben „Verfüllung Südteil Steinwerder Hafen“ für die Schaffung weiterer Terminalflächen durch Planfeststellungsbeschluss vom 13.01.2014

jetzt das fünfte Vorhaben binnen 8 Jahren und zeigt die Salami-Taktik auf.

Um für das Planfeststellungsverfahren zur Westerweiterung einen Gesamtüberblick der Auswirkungen zu erhalten, sind daher für CTA, CTT, CTB und CTH die bereits erteilten Planfeststellungsbeschlüsse samt Genehmigungen, Erlaubnisse und Unterlagen zum Betrieb der Terminals vorzulegen und darzustellen, welche Tätigkeiten ohne Genehmigungen oder Regelungen betrieben werden.

Einwendung zu Teil A.2, Erläuterungsbericht, Bedarfsbegründung

Das Vorhaben kann nicht gerechtfertigt werden, da ein Bedarf nicht vorhanden ist. Es handelt sich um eine unzulässige Vorratsplanung, die Eingriffe in meine Rechte bzw. rechtlich erheblichen Belange nicht rechtfertigen kann.

1. Der zuvor von mir erläuterten „Salami-Taktik“ in Bezug auf die Belastung der Bevölkerung durch Einzelvorhaben, wird bei der Bedarfsbegründung abweichend das gesamte Hamburger Hafenumschlagspotential dem gesamten Hamburger Kapazitätsplanungen gegenüber gestellt, ohne Rücksicht auf die Wettbewerbssituation der Wettbewerber HHLA und Eurogate zu nehmen.

Diese Vorgehensweise ist zu simpel. Sie kommt einer dirigistischen Terminalkoordination über zwei privatwirtschaftlich agierende Unternehmen gleich. Der Umschlag muss bei Kapazitätsgpässen eines Terminalbetriebs über eine staatliche Lenkungsbehörde auf die Terminalbetreiber verteilt werden. Zum Beispiel: Die von Reedereien gebundenen Kapazitäten der HHLA-Terminals sind durch Schiffe an einem Tag vollkommen ausgelastet. Ein neues kundengebundenes HHLA-Schiff will in die Elbe einlaufen. Da alle HHLA-Terminals belegt sind, müsste dieses nun durch eine staatliche Terminalkoordination zum Eurogate-Terminal CTH umgelenkt werden.

Solange eine derartige staatliche Terminalkoordination samt Gesetzesinitiativen für deren Einrichtung in den Planfeststellungsunterlagen nicht angeführt ist, ist eine derartige Hamburger Kapazitätsplanung falsch. Ich fordere eine Überarbeitung der Planungsunterlagen.

Sollte eine derartige Aufgabe einer derartigen Terminalkoordination etwa über die in 2014 installierte privatwirtschaftliche NTK vorgesehen sein, fordere ich, dass diese Erweiterung der NTK-Aufgaben in den Planfeststellungsunterlagen anzuführen ist und durch ein kartellrechtliches Gutachten hinterlegt wird.

2. Es werden die von dem Terminalbetreiber HHLA bis 2018 angekündigten Kapazitätssteigerungen durch Produktivitätssteigerungen unterschlagen, ebenso auch die Kapazitätspotentiale.

Die von der HHLA bereits bis 2018 angekündigten Produktivitätssteigerungen führen zu einer Kapazitätssteigerung von rund 780.000 TEU. Die durch tarifliche Änderungen für die HHLA-Arbeitnehmerschaft hervorgerufene Produktivitätsstagnation ist hier unberücksichtigt. Bei Eurogate bleiben mögliche Kapazitätssteigerungen auf den bestehenden Terminalflächen, die sich z.B. aus der geringen Höhe der CTH-Van-Carrier und den daraus resultierenden Containerstapelhöhen ergeben, unberücksichtigt. Auch die Einführung der wesentlich produktiveren Terminaltechnik vom CTA bleibt unberücksichtigt. Es wird nicht einmal auf die unterschiedlichen Flächenproduktivitätsunterschiede der Hamburger Terminals eingegangen. Obwohl CTH hier an letzter Stelle liegt, bleibt der Sachverhalt unberücksichtigt.

Bei Berücksichtigung der angekündigten und möglichen Kapazitätssteigerungen im Hamburger Hafen ergeben sich Umschlagskapazitäten für das Jahr 2018 von deutlich über 19 Mio. TEU. Da weder Ausführungen zu den angekündigten Kapazitätssteigerungen, zu den Kapazitätspotentialen und zur Flächenproduktivität der einzelnen Terminals getroffen werden, ist es unmöglich zu entscheiden, ob das Vorhaben der CTH-Erweiterung die angebliche „Ultima Ratio“ ist, oder ob Alternativen bestehen.

Ich fordere daher, dass jeweils für die einzelnen Terminals die angekündigten Kapazitätssteigerungen, die Kapazitätspotentiale und die Flächenproduktivität dargelegt werden und planerische Alternativen mittels Potentialumsetzungen beschrieben werden. Ich fordere, dass die vorgenannten offensichtlichen Kapazitätsvorräte in die Planfeststellungsunterlagen eingearbeitet werden.

3. Die im Erläuterungsbericht angeführten Gutachten für die Bedarfsbegründung entstammen den Jahren 2001, erneuert 2007 und lassen die in 2007/2008 aus der Weltwirtschaftskrise eingetretenen Bedarfsänderungen vollständig unberücksichtigt. Von dem Jahr 2008 bis in das Jahr 2015 haben sich die Umschlagszahlen im Hamburger Hafen noch nicht einmal auf das Vorkrisenniveau entwickelt, d.h. sie liegen weiterhin unterhalb der bisherigen Rekordzahl aus 2007 mit 9,89 Mio. TEU Umschlag.

Die für das Vorhaben zur Westerweiterung angeführten Prognosen zur Entwicklung des Containerumschlages wurden bereits in den o.a. Planfeststellungen für CTB, CTT und CTA angeführt. Es hat sich für diese Vorhaben als nachweislich falsch erwiesen, die Bedarfsbegründung mit den ISL-Prognosen aus 2004 für ein Umschlagspotenzial von 18,1 Mio. TEU für das Jahr 2015 zu verwenden. Ich fordere, dass diese Prognose nicht als Basis für die Entscheidung zum Vorhaben zur Westerweiterung herangezogen werden darf.

Vielmehr müssen für die Entscheidung andere offizielle Prognosen und Kennzahlen für die Beurteilung herangezogen und berücksichtigt werden:

- i) **Berücksichtigung der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 mit der von der MWB GmbH integrierten „Seeverkehrsprognose 2030“ vom 13.06.2014.** Im Gegensatz zu den von den Vorhabensbetreibern angeführten Prognosen geht diese von der Bundesregierung erstellte Prognose von einer „spürbaren Verringerung der Wachstumsraten beim Containerumschlag der deutschen Seehäfen bis zum Jahr 2030“ aus. Für den Hamburger Hafen werden für das Jahr 2030 in einem oberen Szenario 16,9 Mio. TEU Umschlag prognostiziert.
- ii) **Berücksichtigung der tatsächlichen IST-Umschlagszahlen des Hamburger Hafens und des Eurogate Terminal CTH für den Zeitraum von 2007 bis 2014.** Diese stellen sich laut amtlicher Statistiken des Statistikamtes Nord¹ und Angaben der Terminalbetreiber Eurogate und HHLA zu den TEU-Umschlagszahlen in Stück und deren prozentuale Aufteilung auf die Terminalbetreiber (HHLA mit CTA, CTB und CTT ohne Terminal Odessa²), Eurogate CTH³ und Sonstige wie folgt dar:

¹ Statistikamt Nord: Datenbereitstellung Monatszahlen Verkehr, Seeschifffahrt, umgeschlagene Container nur Hamburg seit 2005 auf <http://www.statistik-nord.de/daten/verkehr-umwelt-und-energie/monatszahlen/> und Hamburger Abendblatt, „Rekordumschlag im Hamburger Hafen“, 10.02.2015

² HHLA AG, Geschäftsbericht 2005, Hamburg 2006 und ff. Geschäftsberichte der Folgejahre, sowie Pressemitteilung vom 05.02.2015.

³ Eurogate GmbH & Co KGaA, KG, Konzernabschluss für 2006, Bremen 2006 und ff. Konzernabschlüsse der Folgejahre und Pressemeldung vom 09.02.2015

Jahr	Hamburg	Eurogate		Sonstige		HHLA ohne Odessa	
	Gesamtumschlag	Umschlag in TEU	Anteil	Umschlag in TEU	Anteil	Umschlag in TEU	Anteil
2014	9.730.000	2.275.000	23,38%	225.000	2,62%	7.200.000	74,00%
2013	9.302.000	1.951.000	20,97%	251.000	2,70%	7.100.000	76,33%
2012	8.892.000	1.807.000	20,32%	231.000	2,60%	6.854.000	77,08%
2011	9.035.000	2.054.000	22,73%	212.000	2,35%	6.769.000	74,92%
2010	7.908.000	2.120.000	26,81%	240.000	3,03%	5.548.000	70,16%
2009	7.008.000	2.138.000	30,51%	170.000	2,43%	4.700.000	67,07%
2008	9.737.000	2.691.000	27,64%	266.000	2,73%	6.780.000	69,63%
2007	9.890.000	2.916.000	29,48%	268.000	2,71%	6.706.000	67,81%
2006	8.862.000	2.544.000	28,71%	218.000	2,46%	6.100.000	68,83%
2005	8.088.000	2.643.000	32,68%	145.000	1,79%	5.300.000	65,53%

Für den Zeitraum von 2007 bis 2014 ist festzustellen, dass der Containerumschlag in Hamburg weiterhin nicht über die Höchstmarke in 2007 hinausgekommen ist. Aus den seit 2006 erlassenen Planfeststellungsbeschlüssen für CTA, CTT und Steinwerder sowie realisierten Effizienzsteigerungen durch die Terminalbetreiber HHLA und Eurogate werden in 2017 weit mehr als 19 Mio. TEU jährliche Umschlagskapazität an den Hamburger Terminals vorhanden sein. Die falsche Angabe einer Terminalkapazität von bis 17 Mio. TEU (Bedarfsbegründung Seite 7) weist somit eine Reserve von über 70% aus. Die tatsächlichen in 2017 zur Verfügung stehenden Terminalkapazitäten von bis 19 Mio. TEU weisen gegenüber den heutigen Kapazitäten sogar eine Reserve von über 85% aus. (vgl. Nr. 1) Ein Bedarf oder Notstand ist aus den vorgelegten Unterlagen nicht ersichtlich.

- iii) **Berücksichtigung der Rolle, die Eurogate an dem Hamburger Containerumschlag nachweisbar, verbindlich und tragfähig spielen will.** Aus den vorgelegten Unterlagen ist diese Rolle nicht ersichtlich. Der in der Bedarfsbegründung auf Seite 8 angeführte Umschlagsanteil vom CTH-Eurogate im Hamburger Hafen beträgt nicht „etwas unter 30 %“, sondern ist seit Jahren rückläufig und beträgt lediglich gut 20 %. Die in der Bedarfsbegründung und von CTH angegebene Terminalkapazitäten von 4 Mio. TEU p.a. werden bei einem jährlich konstanten Umschlag von gut 2 Mio. TEU derzeit gerade einmal zu 50% ausgelastet. Eine Erweiterung der CTH-Umschlagskapazität auf 6 Mio. TEU würde dabei zu einer Absenkung der Auslastung von gut 30% führen. Von einem Umschlagsnotstand beim CTH kann nach Sichtung der vorgelegten Unterlagen somit keine Rede sein.
- iv) **Berücksichtigung der Kundenstrukturen an den Containerterminals.** Containerreedereien sind die seeseitigen Kunden der Containerterminals und beeinflussen mit ihren Schiffsanläufen den Terminalumschlag. Der Höhe des Umschlagsentgeltes pro TEU, das die Reederei an den Terminalbetreiber zu entrichten hat, ergibt sich kaufmännisch nachvollziehbar maßgeblich aus der Menge der umgeschlagenen Einheiten. Diese Preisgestaltung hat zur Folge, dass die Reedereien möglichst nur einen Umschlagsbetrieb, d.h. entweder Eurogate oder HHLA anlaufen, um in den Genuss einer Preis-Mengendegression zu kommen. Verstärkt wird dieses Verhalten durch die Bildung von Reederei-Allianzen wie G6, 2M, Ocean Three und CKHYE: mit diesen Allianzen werden die Preis-Mengendegressionen von der Reedereiebene auf Allianzebene ermöglicht. Auf Allianzebene kommen zudem vereinfachte logistische Strukturen durch gemeinsame Nutzungen für Hinterlandverbindungen zum Tragen.

Die Kundenstrukturen an den Terminals sind somit festgelegt und finden sich in den Terminalanlaufstatistiken langfristig wieder: beispielsweise schlagen die G6-Mitglieder

ausschließlich bei CTA um, während 2M-Schiffe nur den CTH anlaufen. CMA-CGM ist treuer CTB-Kunde, während CKHYE nahezu ausschließlich am CTT umschlägt. Große Reedereien, die ihren Umschlag nicht an eine Umschlagsgesellschaft (HHLA oder Eurogate) gebunden haben, sind nicht bekannt.

Um einen enormen Bedarf für das CTH erkennen zu können, müsste der Wechsel einer Allianz bzw. einer maßgeblichen Reederei bekanntgegeben werden. Ein derartiger Wechsel ist weder kurz- bis mittelfristig erkennbar. Im Gegenteil: mit der Gründung der Allianz Ocean Three ist zu vermuten, dass die Allianzpartner UASC und CSCL zu dem Terminal ihres maßgeblichen Mitgliedes CMA CGM wechseln werden. Auch in diesem Punkt ist kein Umschlagsnotstand des Antragstellers beim CTH aus den vorgelegten Unterlagen erkennbar bzw. prognostizierbar.

- v) **Berücksichtigung der nationalen Konzerneinbindung von Eurogate:** Der Antragsteller Eurogate für die Westerweiterung ist maßgeblich in den Eurogate-Konzern in Bremen eingebunden. In Bremerhaven betreibt Eurogate neben einem eigenen Terminal mit MSC das MSC-Gate und mit Maersk das NTB-Terminal. Gemeinsam mit Maersk wird der Jade-Weser-Port in Wilhelmshaven betrieben. Der Antragsteller führt nicht mit einem Wort einen etwaigen Notstand an, dass die beiden weltgrößten Reedereien Maersk und MSC ihren Umschlag an den Terminals in Bremerhaven bzw. Wilhelmshaven zum CTH nach Hamburg verlagern wollen. Aus der Presse der letzten Wochen ist eher Gegenteiliges von den Reedereien, eine Verlagerung nach Wilhelmshaven, zu vernehmen. Somit ist ein Umschlagsnotstand für Eurogate nicht vorhanden.

Aus den fünf vorgenannten Punkten stelle ich fest, dass die vorgelegte Bedarfsbegründung falsch ist und fordere, dass diese nicht Gegenstand der Beurteilung sein darf. Ich beantrage, dass die unter den Punkten 3.i) bis v) angeführten aktuellen Prognosen in Verbindung mit den Ist-Umschlagszahlen herangezogen werden und eine umfassende und detaillierte langjährige terminal- und reedereibezogene strategische Umschlagsplanung für den gesamten Hamburger Hafen erstellt wird. Des Weiteren ist von Eurogate planerisch mit einem hohen Grad der Verbindlichkeit nachzuweisen, wie Umschlagszuwächse von 4 Mio. TEU generiert werden sollen. Ohne die Vorlage von entsprechenden Unterlagen zu den Punkten i) bis v) ist bei dem Vorhaben von einer Vorratsmaßnahme auszugehen.

Die zur Bedarfsbegründung für das Planfeststellungsverfahren angeführten nicht weiter spezifizierten Großschiffe (ist damit das Bemessungsschiff für die neunte Elbvertiefung gemeint, oder doch ein Schiff von der Größe der „CSCL Globe“) sind für die Beurteilung des prognostizierten Containerumschlages als auch zur Ableitung einer Notwendigkeit für die Westerweiterung irrelevant. Derartige Schiffe laufen den Hamburger Hafen problemlos an und können, wie der Anlauf der CSCL Globe am 13.01.2015 bestätigt, ohne Schwierigkeiten in den Parkhafen eindrehen und am bestehenden CTH Eurogate mehr als 11.000 TEU umschlagen (Pressemitteilung von Hafen-Hamburg.de vom 13.01.2015, 11:02 Uhr).

Fortschreibung der Bedarfsbegründung für das Projekt Westerweiterung des CTH

Die Fortschreibung der Bedarfsbegründung hat wesentliche Entwicklungen im Containerumschlag nicht berücksichtigt. Das Vorhaben kann auch durch die Ergänzungen nicht gerechtfertigt werden, da ein Bedarf weiterhin nicht vorhanden ist. Es handelt sich weiterhin um eine unzulässige Vorratsplanung, die Eingriffe in meine Rechte bzw. rechtlich erheblichen Belange nicht rechtfertigen kann.

Wie die den Planfeststellungsunterlagen beigefügte Fortschreibung der Bedarfsbegründung aufzeigt, sind die in der unter Teil A2 aufgezeigten Prognosen in den letzten sieben Jahren alle nicht eingetreten. Der Containerumschlag in Hamburg, in den deutschen Containerumschlagshäfen Bremerhaven und Wilhelmshaven, aber auch den Nordrangehäfen Antwerpen, Rotterdam und Zeebrugge stagniert von 2007 bis 2014. Amsterdam hat seit 2010 seinen Containerumschlag nahezu vollständig eingestellt.

Die Marktpotentiale in der Fortschreibung der Bedarfsbegründung werden ausschließlich aus der Fortschreibung der alten ISL-Prognose aus 2009 im Jahre 2013 (ISL2013) abgeleitet. Diese Fortschreibung enthält nur eine höchst unzureichende Fortschreibung der **Wettbewerbsentwicklungen**. Dieses führt dazu, dass Umschlagsverluste für Hamburg für das Jahr 2025 angenommen werden, die bereits im Jahr 2014 realisiert wurden. Etwaige Krisen, wie die Russland/Ukraine-Krise, bleiben zudem vollständig unberücksichtigt. Im Einzelnen:

1. Südränge

Über die Fortschreibung hinaus sind in Südeuropa beispielsweise durch Eurogate in Italien (Gioia Tauro) und durch COSCO in Griechenland (Piräus-die neue griechische Regierung hat sich ausdrücklich zum Bestand der COSCO-Verträge bekannt) erhebliche Terminalkapazitäten aufgebaut worden, die für einen deutlich rationelleren Containerumschlag in Gebieten des bisherigen Hamburger Hafenhinterlandes wie Tschechien, die Slowakei, Ungarn, Österreich und die Schweiz genutzt werden. Schienen- und Straßeninfrastrukturprojekte zur Anbindungen der Häfen an das Hinterland durch die Magistralen des TENT-Netzes sind bereits in der Umsetzung und werden in 2016 fertig gestellt sein.

2. Direktanläufe

Es mutet absurd an, wenn in ISL2013 für 2012 durch den Maersk-Direktdienst 0,4MTEU Umschlagsabfluss für Hamburg festgestellt werden und bis 2025 lediglich eine Steigerung um 0,1 MTEU auf 0,5 MTEU für das Jahr 2025 angenommen wird. Seit Erstellung von ISL wird nicht nur Danzig im baltischen Raum angelaufen. Vielmehr bestehen auch Direktverbindungen zu den Tiefwasserhäfen Aarhus, Göteborg, Klaipeda⁴ (AE10).

3. Marktanteilsrückgewinne

Die prognostizierten Rückholeffekte von 2,2 MTEU bis 2015 sind bis 2014 bei weitem nicht eingetreten. Die bereits vorliegenden Steigerungsraten bei den TEU-Umschlagszahlen von Rotterdam und Antwerpen zeigen dieses mehr als deutlich. Deren Umschlagszuwächse liegen über denen derzeit gemutmaßten Umschlagszuwachs des Hamburger Hafens. Dieses ist auf die eigenen Terminalbetriebe der größten Containerreedereien in Zeebrugge, Antwerpen, Rotterdam sowie Bremerhaven zurückzuführen. Die Potenzialprognose ist deutlich zu optimistisch.

4. Effekte der Elbvertiefung

Die Elbvertiefung wird entgegen der Annahmen von ISL2013 in 2015 nicht abgeschlossen sein. Frühestens zu Ende 2017 könnte mit einer Fertigstellung geplant werden. Der Ausgang des Gerichtsverfahrens am EUGH sowie beim Bundesverwaltungsgericht ist derzeit nicht absehbar. Latent ist mit längerfristigen Verzögerungen zu rechnen, so dass die ISL2013-Potenziale mehr als ungewiss sind.

5. Jade-Weser-Port

Für den Jade-Weser-Port findet derzeit, also in 2015, eine spürbare Ausweitung des in 2014 marginalen Umschlags durch die Allianz 2M statt, die in Zukunft insbesondere zu Lasten von

⁴ Horst Linde: Container in die die Ostsee –per Feederverkehr oder Direktanlauf, <http://www.ihk-ostbrandenburg.de/res.php?id=9124>

Hamburg verlaufen wird. Die Verluste von Hamburg in ISL2013 sind deutlich zu gering geschätzt.

In der Fortschreibung der Bedarfsbegründung findet die veränderte Wettbewerbssituation keinen Einfluss und gibt somit keinen objektiven Eindruck. Ich fordere, dass die Fortschreibung der Bedarfsbegründung vollständig überarbeitet werden muss. Anderenfalls fordere ich, dass die Fortschreibung als unvollständig verworfen wird.

Auch die vom Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur in Auftrag gegebene Verkehrsverflechtungsprognose 2030 mit der von der MWB GmbH integrierten „Seeverkehrsprognose 2030“ vom 13.06.2014 bleibt trotz größter Aktualität und Officialität weiterhin unberücksichtigt. Im Gegensatz zu den von dem Antragsteller angeführten Prognosen geht die von der Bundesregierung erstellte Prognose von einer „spürbaren Verringerung der Wachstumsraten beim Containerumschlag der deutschen Seehäfen bis zum Jahr 2030“ aus. Für den Hamburger Hafen werden für das Jahr 2030 in einem oberen Szenario 16,9 Mio. TEU Umschlag prognostiziert, für die bestehenden Kapazitäten vollkommen ausreichend wären. Es ist für eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde nicht ausreichend, die aktuelle Seeverkehrsprognose des Bundes lediglich mit einem einzigen Absatz im ISL 2013-Gutachten anzuführen. Zumal wenn dort festgestellt wird, dass sich diese Prognose innerhalb des ISL2013-Prognosekorridors mit mittlerer Eintrittswahrscheinlichkeit befindet und eine *„genaue Beurteilung der Gründe für die Abweichungen zum hier berechneten neu justierten Referenzszenario ... aufgrund der bisher verfügbaren Unterlagen zur Verkehrsverflechtungsprognose noch nicht möglich“* ist. Derart eklatante Prognosedifferenzen müssen vor einer derart schwergewichtigen Entscheidung der Planfeststellungsbehörde geklärt und ausgeräumt werden. Zeit genug wäre hierfür gewesen.

Ich fordere, dass andere, aktuellere Potenzial- und Planungsprognosen, z.B. die der Bundesregierung, für die Planfeststellung eine zumindest gleichberechtigte Berücksichtigung finden und dargelegt wird, aus welchen Annahmen eine aktuellere Prognose zu Gunsten einer veralteten Prognose, die diverse eingetretene Änderungen unberücksichtigt lässt, verworfen wird. Erfolgt dieses nicht, fordere ich, dass die Fortschreibung der Bedarfsbegründung als veraltet verworfen wird.

Wir bereits kritisiert, wird eine umfassende und detaillierte langjährige terminal- und reedereibezogene strategische Umschlagsplanung des Containerumschlages für die Stadt Hamburg nicht vorgenommen.

In der Aktualisierung der Bedarfsbegründung wird sogar von einer „bedarfsgerechten Bereitstellung von Umschlagskapazitäten“ geschrieben, nachdem zuvor aus einer überschlägigen Betrachtung eine jahresdurchschnittliche Kaiproduktivität von 2.000 TEU pro laufenden Meter Kaimauer für die Hamburger Terminals festgestellt wird. Es wird eingeräumt, dass die tatsächlichen Kapazitäten von einer Vielzahl von Faktoren wie beispielsweise Geländezuschnitt, Umschlaggerät, Terminalorganisation und Flottenstruktur abhängig sind, ohne dass diese dargestellt werden. Trotzdem werden Alternativenprüfungen für Kapazitätssteigerungen, d.h. ohne den Bau des Vorhabens, unterlassen.

Verschärfend scheint in der Fortschreibung davon ausgegangen zu werden, dass man die Anläufe der Reedereien dirigistisch von einem Terminal zum anderen Terminal umleiten kann. Implizit wird aufgezeigt, dass bei Überlastungen eines Terminals Umschlagsverlagerungen auf andere Terminals vorgenommen werden könnten. Ist beispielsweise am CTA für ein Hapag-Lloyd-Schiff keine Kapazität mehr vorhanden, geht man davon aus, dieses Schiff zum CTH umleiten zu können. Diese Art der kurzfristigen Ladungsverschiebung erfordert eine staatliche Lenkung des Containerumschlages. Das ist nicht nur unter Betrachtung der nachfolgenden logistischen Prozesse unrealistisch. In Zeiten der EU-Port-Package-Bestrebungen bedarf es einer sehr sorgfältigen Prüfung. Da diese Ladungslenkung auch von den Antragsstellern, wenn man den Ausführungen des ZDS-Präsidenten Klaus-Dieter Peters im

Abendblatt vom 19.11.2014 zu einer nationalen Hafenkooperation folgt *„Die Forderungen nach einer dirigistischen Ladungslenkung seien jedoch extrem interessengeleitet und stünden nicht im Einklang mit dem deutschen und europäischen Kartellrecht sowie und den Anforderungen der Kunden.“*, nicht gewünscht ist, kann sie nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens sein.

Da diese Prüfung dieser Antragstellung nicht beigefügt worden ist, fordere ich, dass diese nachgeholt wird, oder diese streng vereinfachten Annahmen des Antragstellers unberücksichtigt bleiben. Ich fordere, dass für die Prüfung der Antragstellung eine umfassende und detaillierte langjährige terminal- und reedereibezogene strategische Umschlagsplanung des Containerumschlages für die Stadt Hamburg vorgelegt wird.

In der Fortschreibung zur Bedarfsbegründung werden die bestehenden Containerumschlagskapazitäten über die vier Terminals mit Stand 11/2014 mit 18 Mio. TEU angegeben. Die ISL2013-Potenzialprognose gibt als Prognosekorridor des Referenzszenarios für das Jahr 2025 einen Umschlag von 15,4 Mio. TEU und für das Jahr 2030 von 18,6 Mio. TEU an. Das Referenzszenario kann mit den bestehenden Kapazitäten ohne die Realisierung der bereits angeführten Potentiale abgebildet werden.

Die Schlussfolgerungen in der Fortschreibung der Bedarfsbegründung sind unerklärlich: *„Für den optimistischen Prognosepfad (19,3 Millionen TEU im Jahr 2025) würde die Inbetriebnahme zusätzlicher Umschlagkapazität etwa ab dem Jahr 2020 benötigt, da in diesem Szenario erwartet werden kann, dass dann mehr als 14 Mio. TEU im Hamburger Hafen umgeschlagen werden.“*

Die im **optimistischen Prognosepfad** dargelegte Zahl von 14 Mio. TEU Umschlag für das Jahr 2020 liegt mit 4 Mio. TEU **unter den bestehenden IST-Kapazitäten des Jahres 2014**. Folgt man diesem Prognosepfad, würden weitere vier Jahre später im Jahre 2024, ohne die Berücksichtigung der von mir bereits angeführten bekannten Produktivitätssteigerungen an den bestehenden Terminals, die IST-Kapazitäten mit 18 Mio. TEU dem in ISL2013 prognostiziertem Umschlag von 17,9 Mio. TEU entsprechen.

Die Bauzeit für das Vorhaben wird mit „sensationellen“ sechs Jahren angegeben. Nicht mal der Neubau des Jade-Weser-Ports hat einen derartigen Zeitvorrat nach Planfeststellung trotz der bekannten Widrigkeiten benötigt. Hamburger Terminalerweiterungen, z.B. CTA, wurden in nicht einmal der Hälfte der Zeit durchgeführt. Würde man dem Bauherrn trotzdem eine enorme Langsamkeit zubilligen und die bis 2018 realisierten Produktivitätssteigerungen zudem ignorieren wollen, wäre es trotzdem vollkommen ausreichend, die Planfeststellung erst zum Jahre 2018 durchführen zu lassen.

Bei Anwendung des Referenzszenarios würden die IST-Kapazitäten des Jahres 2014 dem prognostizierten Umschlag bis zum Jahre 2029 mit 17,9 Mio. TEU ebenfalls vollumfänglich entsprechen.

Die Planfeststellung wird somit vier Jahre zu früh durchgeführt. Wenn dieses keine Vorratspolitik zu Lasten der Umwelt, der Menschen und der Steuerzahler sein soll, muss dieses im Planfeststellungsantrag ausführlich erläutert werden.

Ich fordere eine realistische und transparente Darstellung des zeitlichen Ablaufes des Vorhabens ohne mehrfache Berücksichtigung von „doppelte Böden“ durch falsche Anwendung von Prognosezahlen und/oder Bauzeiten. Ich fordere, dass sämtliche Vorräte in Prognosen und Bauzeiten in einem Diagramm und Erklärungen dargelegt werden. Ich fordere, dass die Zeit- und Kapazitäts Vorräte auf ein Maß reduziert werden, dass dem „Stand der Wissenschaft“ und dem „Stand der Technik“ entspricht.

Einwendung zu Teil B.2.6 Schutzgut Luft

Das Vorhaben kann nicht gerechtfertigt werden, da die zu erwartenden Luftimmissionen sowohl die unmittelbaren Anwohner sowie die Hamburgische Bevölkerung insgesamt gesundheitlich gefährden.

Wie bereits im Planfeststellungsantrag beschrieben, verursachen der Schiffsverkehr, aber auch Schiffe während ihrer Liegezeit an den Kaianlagen, einen Schadstoffausstoß von u.a. NO_x, SO₂, CO₂, Kohlenwasserstoffen wie Benzol sowie Feinstaub in Form von PM_{2,5} und PM₁₀.

Schiffsfahrten und Liegezeiten sowie Emissionsfaktoren

Die in der UVU getroffenen Annahmen zu Schiffsfahrten und Liegezeiten sowie Emissionsfaktoren sind falsch. Laut Gesetz zur Umsetzung der Richtlinie 2005/33/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (Schwefelgesetz) müssen Schiffe ihre Hauptmaschine erst zwei Stunden nach dem Festmachen des Schiffes abstellen und dürfen frühestens 20 Minuten vor Verlassen des Liegeplatzes angeschaltet werden. Damit werden die extrem belastenden Zeiten der Luftverschmutzung durch die Hauptmaschine zu Gunsten der belastenden Zeiten der Hilfsmaschinen irreführend verändert. Durch eigene Beobachtungen ist festzustellen, dass die vom Gesetzgeber vorgegebenen Zeiten strapaziert werden. Gesetzesüberschreitungen, z.B. durch die Yangming Utmost bleiben unberücksichtigt. Festgestellte Verstöße gegen das Schwefelgesetz aus Hafenstaaten- und Wasserschutzpolizeikontrollen bleiben unberücksichtigt.

Die Annahme, dass Schiffskraftstoff von 0,1% Schwefelgehalt gemäß Schwefelgesetz zum Einsatz gelangt ist zudem falsch. Der Wert von 0,1% lässt gesetzliche Toleranzen der Schwefelgehalte von 0,149% zu, die von den Maschinenbetreiber vollständig ausgereizt werden, und erfordert eine Anhebung der prognostizierten Schwefelkennwerte um 30 %.

Für die Anfahrt eines Schiffes und seiner Emissionsfaktoren bleibt die Ausschaltzeit der Hauptmaschine von zwei Stunden vollständig unberücksichtigt. Für die Abfahrt eines Schiffes bleibt die Vorlaufzeit von 20 Minuten vollständig unberücksichtigt. Der Schwefelgehalt im Treibstoff ist um 30% höher anzunehmen. Durch Hafenstaatenkontrollen und Wasserschutzpolizei festgestellte Gesetzesüberschreitungen bleiben unberücksichtigt. Ich fordere mit den vorgenannten Ausführungen, dass die Ausführungen von der Planfeststellungsbehörde als falsch erachtet werden und das UVU-Gutachten mit korrekten Werten erstellt wird.

Emissionen, insbesondere Feinstaub

Die UVU scheint den PM_{2,5}, aber auch andere Schadstoffe vollständig unberücksichtigt gelassen zu haben. Zwar wird der Eindruck erweckt, dass PM_{2,5} berücksichtigt werden würde, aber die Untersuchungsergebnisse aus dem Jahre 2008 stehen im klaren Widerspruch zu den Erkenntnissen gemäß dem „Stand der Technik“ aus dem Jahre 2015.

Neuere medizinische Studien kommen zu dem Ergebnis, dass bestimmte ultrafeine Partikel über die Lunge ins Herz wandern und somit Herzinfarkte der hauptsächliche Krankheitsfaktor durch Luftverschmutzung ist. Jährlich sterben mindestens 20.000 Menschen in Europa aufgrund von Schiffsemissionen. Auch die Reduzierung des Schwefelanteils im Schiffstreibstoff auf 0,1 % liegt noch hundertfach über den zugelassenen Werten von Benzin an der Autotankstelle. Eine Festlegung neuer Grenzwerte für Stickoxide ist bisher nicht erfolgt. Die Schadstoffe begrenzen sich nicht auf einen kleinen räumlichen Bereich rund um den Hafen, sondern werden durch den Wind mehr als 100 km über Land getragen und gefährden somit auch Binnenlandbewohner in Niedersachsen und Schleswig-Holstein. (NDR Info, 23.01.2015 „Wie gesundheitsgefährdend sind Schiffsabgase“).

Aktuell seien zudem angeführt die Untersuchungsergebnisse zu den Emissionen von Herrn Folkard Wittrock vom Institut für Umweltphysik der Universität Bremen sowie von Herrn Axel Friedrich, ehemaliger Abteilungsleiter im Umweltbundesamt, Herrn Michael Böttinger vom Deutschen Klimarechenzentrum und Herrn Volker Matthias vom Helmholtz Institut Geesthacht. Die Erkenntnisse der vier Forscher zu den Verursachern Luftverschmutzung durch die Schifffahrt und deren Gefährlichkeit für die Menschen bleiben in der UVU vollständig unberücksichtigt.⁵

Es wird zudem in der UVU bei der Gesamtemissionsabschätzung z.B. für den Fahrzeugverkehr grob vereinfacht: „Zum Themenkreis Staub/Feinstaub fanden 1998 im Umweltbundesamt insgesamt drei Fachgespräche statt [30]. Bei den mit dem Abgas von Motoren emittierten Partikelemissionen handelt es sich danach vollständig um Feinstaub PM10. Im Rahmen der vorliegenden Untersuchung gehen wir dementsprechend davon aus, dass die Partikelemissionen aus den Abgasen zu 100 % aus PM10 bestehen.“ Die o.a. UVU-Annahme der weiteren Emissionsquellen für die Abschätzung der Gesamtbelastung beruht auf Erkenntnissen des Jahres 1998 und schließt PM2,5 vollständig aus. Das österreichische Umweltbundesamt⁶ ist hier bereits, wie die europäische Kommission, im „Stand der Technik“ um 17 (!) Jahre dem Stand der UVU-Gutachter voraus. In der dänischen, im Auftrag der EU-Kommission⁷ erstellten Studie des Center for Energy, Environment and Health aus dem Jahre 2011 werden die Toten aus den Schiffsabgasen aufgrund des internationalen Schiffsverkehrs in der Nord- und Ostsee für das Jahr 2020 mit jährlich 13.200 Menschen quantifiziert. Als größtem deutschem Hafen dürfte Hamburg und seine havenbezogene Luftverschmutzung einen spürbaren Anteil an diesen Toten haben. Entsprechend dem Schiffsverkehr in Hamburg, gehe ich von einer vierstelligen Anzahl an jährlichen Toten aus.

Vor diesem Hintergrund ist die Ausweitung von Hafenflächen und somit eine Erhöhung des Schiffsverkehrs innerhalb der Stadt Hamburg eine konkrete Bedrohung der Gesundheit der Menschen. Ich beanstande, dass durch die geplante Maßnahme „Westerweiterung“ das Recht auf Gesundheit gemäß Artikel 2 GG verletzt wird und fordere daher die Planungen einzustellen.

Ich fordere alternativ die UVU-Studie zur Luftschadstoffsituation zur Betriebsituation als unzulässig, nicht dem „Stand der Technik“ entsprechend und verkürzend zu verwerfen und eine umfassende Überarbeitung mit dem „Stand der Technik“ anzufordern.

Einwendung zum Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie

Das Vorhaben kann nicht gerechtfertigt werden, da die zu erwartenden Auswirkungen gemäß Wasserrahmenrichtlinie zu deutlichen kurz- und langfristigen negativen Belastungen des ökologischen und chemischen Zustands der Elbe führen werden.

Ich bemängele an dem Fachbeitrag, dass lediglich die Einzelmaßnahme „Westerweiterung“ betrachtet wird, ohne dass bereits erfolgte, in Ausführung befindliche bzw. kurz- bis mittelfristig geplante Maßnahmen im Hamburger Hafen und der Elbe in die Prognosen einbezogen sind. Dabei meine ich insbesondere die Auswirkungen der geplanten 9. Elbvertiefung auf das Tidegeschehen, den Umbau des Drehkreises „innerer Hafen“ sowie die zahlreichen Zuschüttungen von Hafenbecken (Rodewischhafen, Kohlenschiffhafen, Südwesthafen, Kaiser-Wilhelm-Hafen, Indiahafen, Griesenwerder Hafen, Altenwerder Hafen, Marktkanal Veddel, Neuhöfer Kanal, Dradenauhafen etc.). Somit sind die Aussa-

⁵ „Alles Öko auf dem Traumschiff“, Sendereihe 45 Min., 26.01.2015, Film im NDR-Fernsehen, 22:00 Uhr.

⁶ Umweltbundesamt Österreich, PM2,5, auf der folgenden Internetseite einsehbar <http://www.umweltbundesamt.at/umweltschutz/luft/luftschadstoffe/staub/pm25/>

⁷ Schriftliche Kleine Anfrage in der Hamburgischen Bürgerschaft, Gesundheitsbelastungen aus Schiffsabgasen, Drucksache 20-14297 vom 23.01.2015

gen unvollständig bzw. fehlerhaft, da eine Betrachtung von kumulativen Auswirkungen mit den weiteren Maßnahmen nicht erfolgt ist. Ein weiteres Kennzeichen für die bereits angeführte „Salami-Taktik“.

Durch die Verfüllung des Petroleumhafens sowie der Umgestaltung des Bubendeyufers gehen netto 5,5 ha Wasserkörper verloren. Diese Verringerung hat mehrere negative Folgen, zu denen ich meine Bedenken erläutern werde. Darüber hinaus sind schwerwiegende Beeinträchtigungen des biologischen und chemischen Zustands während der Bauarbeiten und auch darüber hinaus zu erwarten.

Tidegeschehen

Der Elbe wird im Hafenbereich, also in der Stadt Hamburg, Flutraum genommen. Somit steigt das mittlere Tidehochwasser weiter und das mittlere Tideniedrigwasser sinkt. In Verbindung mit den vorgenannten bereits ausgeführten bzw. noch auszuführenden Baumaßnahmen im Hafen steigt somit das Sturmflutrisiko. Andernfalls müssen die Sturmflutschutzanlagen weiter ausgebaut werden, was wiederum zu einer Beeinträchtigung natürlicher Flächen führen wird.

Im Fachbeitrag wird ausgeführt, dass das mittlere Tidehochwasser um weniger als 0,01m steigen und das mittlere Tideniedrigwasser um weniger als 0,01m sinken wird. Diese beiden Zahlen werden zu einem Gesamtwert von weniger als 0,01m Tidenhub addiert und somit als vernachlässigenswert bezeichnet, da der Schwellenwert von 0,01m nicht überschritten wird. (Tabelle 6.1-2, S. 18). Diese Addition erscheint mir mathematisch nicht nachvollziehbar. Zumal weniger als 0,01m ja auch 0,0099m sein könnten, multipliziert mal 2 für Hoch- und Niedrigwasser beinahe ein Tidenhub von 0,02m herauskommen könnte. Hinzu kommt die Tatsache, dass die Berechnungen auf Daten des BAW von 2008 beruhen und die Entwicklungen in der Elbe und im Hamburger Hafen der letzten 6 Jahre nicht berücksichtigt sind.

Hiermit äußere ich ausdrücklich meine Bedenken gegen die Aussagefähigkeit der Prognosen und fordere, dass die Prognosen zur Verhinderung einer Salami-Taktik mit den zwischenzeitlich erfolgten und anstehenden Baumaßnahmen aktualisiert werden.

In dem Fachbeitrag wird prognostiziert, in welchem Bereich sich die Tideströmung wie verändern wird: Einfahrt Parkhafen = -0,09m/s, Bubendeyufer/Parkhafen = -0,11m/s, oberhalb Bubendeyufer/Parkhafen = +0,04m/s. Als ergänzende Information ist die Tabelle 6.3-1 eingefügt, die die in 2008 aktuelle Tideströmung an den Messstellen Elbe-km 625 und Elbe-km 630 dokumentiert. Der umzugestaltende Bereich liegt bei Elbe-km 628. Es ist nicht erkenntlich, welchem Messpunkt das Tideverhalten im Bereich Elbe-km 628 eher entspricht. Die Veränderung der Tideströmung wird jedoch als wenig relevant eingeschätzt.

Ich wende gegen diese Prognosen ein, dass die Daten veraltet sind (BAW 2008), da sich das Tidegeschehen in den letzten 7 Jahren auf der Elbe negativ verändert hat. Die prognostizierten Werte sind veraltet und ich fordere eine Aktualisierung.

Außerdem bezweifle ich die Aussagen zur Relevanz der Veränderungen. Setzt man die Veränderungen der Fließgeschwindigkeiten in Relation zu den Werten von 2008 an den Messstationen (km 630 bzw. km 625) ergeben sich

- eine Abnahme des Stroms in der Einfahrt Parkhafen zwischen ca. 12% und 21 %, und
- der Kaianlage Bubendeyufer/Parkhafen zwischen ca. 15% und 26 % und
- eine Zunahme oberhalb Bubendeyufer/Parkhafen zwischen 5% und 10 %.

Ich gehe davon aus, dass sich diese Veränderung sowohl auf die Gewässerflora und –fauna, auf die chemischen Zustände und die Morphologie deutlich auswirken wird. Und zwar, dauerhaft und groß-

räumiger, denn damit werden sich ebenfalls Veränderungen für die Hafengebiete oberhalb des Planbereichs ergeben. Bereits heute wird nahezu täglich im Parkhafen und am Bubendeyufer gebaggert. Durch eine umfangreiche Abnahme der Strömungsgeschwindigkeiten in diesen Bereichen sind gravierende Sedimentationsprozesse samt Bagger-Folgekosten zu erwarten.

Ich fordere, dass diese Änderungsauswirkungen präzise beschrieben werden und die Folgekosten quantifiziert werden.

Ökologischer Zustand

Ich erhebe Einwand gegen die Beschreibung und Bewertung der Folgen für die Gewässerflora und -fauna im Bereich der geplanten Maßnahme „Westerweiterung und Erweiterung des Drehkreises Parkhafen“.

Im Fachbeitrag wird festgestellt, dass der ökologische Zustand bzw. das ökologische Potenzial im Bereich „Elbe-Hafen“ insgesamt „mäßig“ ist.

a) Gewässerflora

a)a) Makrophyten, Phytobenthos, Angiospermen, Großalgen

Es gibt keine relevanten Vegetationsbestände. Die Bewertung lautet „schlechter Zustand“

a)b) Phytoplankton

Die Bewertung lautet „unbefriedigender Zustand“

Prognostiziert werden während der Bauarbeiten Vitalitätsbeeinträchtigungen oder Verlust der jedoch als wenig relevant eingestuft werden. Die dauerhafte Einschränkung durch den Verlust von Lebensraum (5,5 ha) und subaquatischen Besiedelungsflächen (3.500 m²) wird als mäßige Verschlechterung und die Unterhaltungsbaggerei wiederum als geringe Verschlechterung bewertet. Somit sprächen keine Auswirkungen auf die Gewässerflora gegen die Umsetzung der Maßnahme.

Ich wende hiermit ein, dass ein unbefriedigender bzw. schlechter ökologischer Zustand der Gewässerflora kein „Freibrief“ für weitere Verschlechterungen ist. Auch wird die dauerhafte Belastung durch die Unterhaltungsbaggerei unterschätzt, die erfahrungsgemäß im Hamburger Hafengebiet beinahe ganzjährig erfolgt. Eine Neuansiedlung bzw. Regeneration der Gewässerflora wird hiermit dauerhaft unterbunden. Ebenso sind m.E. die Auswirkungen der veränderten Tidedrömung, die mit sehr gering benannt ist, nicht richtig eingeschätzt, siehe hierzu meinen Einwand zum Tidegeschehen.

Ich fordere, dass insbesondere die Auswirkungen dauerhafter Unterhaltungsbaggerei neu untersucht und bewertet werden. Ich fordere zudem, dass der Gerichtsentscheid des EU-GH zur Weservertiefung und die ausstehenden Entscheide des Bundesverwaltungsgerichtes zur Weservertiefung und Elbvertiefung abgewartet werden und die Antragsunterlagen zur Gewässerflora auf Basis der Gerichtsentscheide neu erstellt werden.

b) Gewässerfauna

b)a) Benthische wirbellose Fauna (Makrozoobenthos)

Die Bewertung lautet „unbefriedigender Zustand“.

b)b) Fischfauna

Die Bewertung lautet „mäßiger Zustand“

Negativ bewertet wird, dass durch die Zuschüttung des Petroleumhafens Makrozoobenthos großräumig überdeckt werden und der Lebensraum nach der Maßnahme um 5,5 ha reduziert ist. Hinzu kommen Beeinträchtigungen während der Bauphase, z.B. Änderung des Schwebstoffgehalts und Sedimentaufwirbelung, Fallenwirkung, Sauerstoffzehrungsprozesse. Schwebstoffgehaltsänderungen, Sedimentaufwirbelungen und Sauerstoffzehrungsprozesse werden auch als langfristige Auswirkungen

gen durch Unterhaltungsbaggerei als Beeinträchtigungen genannt. Die letztgenannten Verschlechterungen werden jedoch als gering bewertet, so dass der Umsetzung der Maßnahme nichts entgegenstehe.

Ich lege meine Bedenken zur Interpretation und Bewertung der negativen Auswirkungen auf Makrozoobenthos ein, da ich auch hier den Eindruck gewinne, dass der vorhandene schlechte Zustand die Sensibilität für die Auswirkungen auf die gesamte Flora und Fauna missen lässt. Auch hier wird m.E. erneut die nach der Maßnahme dauerhaft erfolgende Unterhaltungsbaggerei unterschätzt.

Auch für die Fischfauna wird die Zuschüttung des Petroleumhafens als dauerhafte mäßige Verschlechterung beschrieben. Die weiteren Beeinträchtigungen (Unterwasserschallimmissionen, Vibrationen, die zu Schädigungen von Fischindividuen, Laich und Brut, Scheuch- und Vergrämungswirkungen, Überdeckung von Laich und Einschränkung der Sauerstoffversorgung während der Bauphase sowie später bei der Unterhaltungsbaggerei weiterhin Scheuch- und Vergrämungswirkungen) werden als gering bewertet.

Ich äußere meine Bedenken gegen die Bewertung der Verschlechterungen, insbesondere befürchte ich eine dauerhafte Vergrämung der Fischbestände sowie eine zu gering bewertete Auswirkung von Sauerstofflöchern während der Bauphase. Ebenso wird die Unterhaltungsbaggerei durch ihre zunehmende Häufigkeit eine Regeneration der Fischbestände unterbinden, zumal im Hafenbereich auch während der Laich- und Brutzeit gebaggert werden darf, sofern die Fahrwassertiefen nicht mehr ausreichen. Die bereits jetzt bestehenden Probleme des Sauerstoffgehalts, die regelmäßig zu massenweisem Fischsterben führen, werden durch die Vertiefungen, die zunehmenden Aufwirbelungen von Sedimenten durch Schiffspropeller und die Unterhaltungsbaggerei zunehmen.

Abschließend möchte ich darauf hinweisen, dass nach der Untersuchung der Einzelkriterien im Bereich der geplanten Maßnahme die Güteklasse „mässig“ fehlerhaft zu sein scheint, da lediglich die Bewertung der Fischfauna diesen Maßstab erreicht, alle anderen Bereiche jedoch in einer schlechteren Zustandsklasse liegen. Somit betone ich meinen Einwand gegen die Maßnahme, die nicht zu einem noch schlechteren ökologischen Zustand führen darf.

Ich fordere, dass insbesondere die dauerhafte Unterhaltungsbaggerei detailliert untersucht und bewertet wird. Ich fordere zudem, dass der Gerichtsentscheid des EU-GH zur Weservertiefung und die ausstehenden Entscheide des Bundesverwaltungsgerichtes zur Weservertiefung und Elbvertiefung abgewartet werden und die Antragsunterlagen zur Gewässerfauna auf Basis der Gerichtsentscheide neu erstellt werden.

Chemischer Zustand

Der chemische Zustand des Gebiets „Elbe-Hafen“, in dem auch der Bereich der Baumaßnahme liegt, wird insgesamt als „gut“ bewertet.

Im Fachbericht (Kap. 7.1.1.2) wird richtigerweise darauf hingewiesen, dass das umzugestaltende Gebiet von den ursprünglich darauf vorhandenen Petroleumunternehmen geprägt ist. Entsprechend finden sich in den Sedimenten Belastungen mit MKW, BTEX, PAK, Zinn, Zink, Blei und Arsen (BWS, 2007 und 2009).

Bei der Vornutzung des Gebietes, in welchem die geplante Maßnahme umgesetzt werden soll, gehe ich davon aus, dass die Schadstoffbelastungen der Sedimente, aber auch des Bodens schwerwiegend sind. Auf mögliche Einträge durch den Bodenabbau bei der Umgestaltung des Buhendeyufers wird in dem Fachbericht gar nicht eingegangen. Eine Aussage, dass man alle technischen Möglichkeiten nutzen will, um den Eintrag von Schadstoffen in die Elbe zu reduzieren und dass man daher keine Aus-

ge zu den zu erwartenden Mengen des Schadstoffeintrags machen kann, ist nicht ausreichend für eine Genehmigung des Planfeststellungsantrags.

Hinzu kommt, dass es keinerlei Untersuchungen und Prognosen in Bezug auf die kurz- und langfristigen Auswirkungen der Schadstoffeinträge auf die Gewässerflora und –fauna auch über die Grenzen des Hamburger Hafens hinaus gibt. Genetische Veränderungen durch chemische Schadstoffe wurden immer wieder bei Fischen beobachtet. Da die Gewässerflora und –fauna ein geschlossenes und von einander abhängiges System ist, stellt sich die Frage, welche weiteren Auswirkungen die Veränderungen nur eines Teils dieses Systems insgesamt nach sich zieht.

Ich lege hiermit Bedenken gegen die Untersuchung und Bewertung der Schadstoffeinträge auf den chemischen Zustand des Gewässers ein und spreche mich gegen die Umsetzung der Planmaßnahme aus.

Zum Eintrag von Nährstoffen (Kap. 6.6.3) gibt es lediglich die Aussage, dass in 2006 am Seemannshöft Ammonium, Nitrat, o-Phosphat und Gesamt-P der Güteklassen II – III gemessen wurden. Diese Daten sind jetzt 8 Jahre alt und somit nicht mehr aussagekräftig. Ich beanstande, dass es im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens hierzu keine aktuellen Untersuchungen gegeben hat. Daher kann es auf dieser Basis keine Genehmigung der Planmaßnahme geben.

Ebenso beanstande ich, dass die Aspekte Wassertemperatur und Sichttiefe (Kap. 6.6.3) keiner Untersuchung unterzogen wurden. Die klimatischen Verhältnisse ändern sich nachweislich weltweit (Klimawandel). In 2014/2015 haben wir einen der wärmsten Winter seit Aufzeichnung der Temperaturen und wir haben einen ebenso warmen Sommer und Herbst 2014 erlebt. Sowohl die Wassertemperatur als auch die Sichttiefe der Elbe sind Faktoren für die sogenannten Sauerstofflöcher, die zum Fischsterben führen. Dem Planfeststellungsantrag kann nicht statt gegeben werden, wenn diese tiefgreifenden und nicht durch Hamburg, Terminalbetreiber oder Reeder kurzfristig beeinflussbaren Faktoren in den Prognosen nicht berücksichtigt wurden.

Ich fordere, dass der Gerichtsentscheid des EU-GH zur Weservertiefung und die ausstehenden Entscheide des Bundesverwaltungsgerichtes zur Weservertiefung und Elbvertiefung abgewartet werden und die Antragsunterlagen zum chemischen Zustand auf Basis der Gerichtsentscheide neu erstellt werden. Insbesondere sind die vorgenannte, nicht erfolgten, Untersuchungen zum Eintrag giftiger Schadstoffe, Nährstoffe und den Aspekten Wassertemperatur und Sichttiefe umfassend nachzuholen.

Hydromorphologischer Zustand

Mit der Maßnahme erfolgt eine umfassende Umgestaltung der Elbfahrrinne und des Parkhafens: Ausweitung der Fahrrinne bis ans Bubendeyufer (jetzt ca. 75m Abstand), Vertiefung der Solltiefe Fahrrinne von NN -16,7m auf NN -17,7m bzw. NN -18,8m im Bereich der neuen Kaimauer und im Parkhafen, Herstellung einer Sedimentrinne mit einer Tiefe von NN -20,8m, Ausweitung des Drehkreises von 480m auf 600m mit einer Solltiefe von NN -17,3m, insgesamt sollen ca. 3 Mio. m³ Boden ausgehoben werden. Die Folgen dieser Maßnahmen werden mit „mäßig“ angegeben.

Vollständig unbeachtet bleiben in der Untersuchung die langfristigen Folgen der Maßnahmen. Es gibt keinerlei Aussagen, wie sich die Sedimentation entwickeln wird, insbesondere unter dem Aspekt des bekannten Tidal pumping, welches bereits jetzt einen großen Anteil an den Baggermaßnahmen im Hamburger Hafengebiet ausmacht. Es fehlt eine Einschätzung dazu, welche Auswirkungen die Maßnahmen auf die Wassertiefenhaltung der oberhalb des Parkhafens gelegenen Hafenbecken haben wird. Und damit fehlt eine Aussage zu den zu erwartenden dauerhaften Kosten der Unterhaltungsbaggerei, die als Folge der Maßnahme „Westerweiterung und Parkhafen“ entstehen werden. Aus diesen Gründen kann dem Planfeststellungsantrag nicht statt gegeben werden.

Ich fordere, dass der Gerichtsentscheid des EU-GH zur Weservertiefung und die ausstehenden Entscheide des Bundesverwaltungsgerichtes zur Weservertiefung und Elbvertiefung abgewartet werden und die Antragsunterlagen zum hydromorphologischen Zustand auf Basis der Gerichtsentscheide neu erstellt werden. Ebenso sind bei den neuen Antragsunterlagen die Folgekosten einzuschätzen.

Zielerreichung „gutes ökologisches und chemisches Potenzial“

Im Fachbeitrag wird ausgesagt, dass die Erreichung des „guten ökologischen Potenzials“ durch die Umsetzung der Maßnahme „Westerweiterung und Ausweitung Drehkreis Parkhafen“ weder be- noch verhindert wird (Kap. 9.3.1).

Ich wende ein, dass dieser Bewertung im Fachbeitrag selbst widersprochen wird, da davon ausgegangen wird, dass sich der Aufwand zur Zielerreichung des „guten ökologischen Potenzials“ erhöhen wird. Also gibt es zumindest eine Behinderung zur Zielerreichung, die laut § 27 Abs.2 WHG unzulässig ist (Vermeidung von Verschlechterung des ökologischen und chemischen Zustands/Potenzials **und** erhalten oder erreichen des guten ökologischen und chemischen Zustands/Potenzials).

Ebenso lege ich meinen Einwand gegen die Bewertung ein, dass keine Maßnahmen zur Verbesserung des ökologischen und chemischen Zustands/Potenzials erfolgen müssen, da die Elbe im Bereich der vorgesehenen Maßnahme eine Einstufung „künstliches und erheblich verändertes Gewässer“ mit Schifffahrt und Hafenanlagen (§ 28 Nr. 1 b WHG) erhalten hat. Vor allem kann daraus nicht das Recht abgeleitet werden, das Potenzial zu verschlechtern. Zumal die geplante Maßnahme, wie oben bereits ausgeführt, weder für den Hamburger Hafen insgesamt noch für EUROGATE notwendig ist.

Ich fordere, dass der Gerichtsentscheid des EU-GH zur Weservertiefung und die ausstehenden Entscheide des Bundesverwaltungsgerichtes zur Weservertiefung und Elbvertiefung abgewartet werden und die Antragsunterlagen zur Zielerreichung „gutes ökologisches und chemisches Potenzial“ auf Basis der Gerichtsentscheide neu erstellt werden.

Einwendung zur Begründung der Ausnahme nach § 31 Abs. 2 WHG

Ich widerspreche der Einschätzung der Antragsteller, dass sich das Verschlechterungsverbot lediglich auf die Zustandsklassen beschränkt. Des weiteren wende ich ein, wie im vorherigen Teil begründet, dass die Frage, ob keine zustandsklassenüberschreitende Verschlechterung durch die Maßnahmen erfolgt, aus meiner Sicht nicht plausibel dargelegt ist, da viele Teilbereiche nicht betrachtet und bewertet wurden.

Ebenso wende ich ein, dass die Interpretation der Ausnahmebegründung gemäß § 31 Abs. 2 Nr. 2 in Bezug auf das „übergeordnete öffentliche Interesse“ einseitig auf privatwirtschaftliche Belange ausgerichtet ist.

Ich fordere, dass der Gerichtsentscheid des EU-GH zur Weservertiefung und die ausstehenden Entscheide des Bundesverwaltungsgerichtes zur Weservertiefung und Elbvertiefung abgewartet werden und die Antragsunterlagen für eine Ausnahmebegründung nach §31 Abs. 2 WHG auf Basis der Gerichtsentscheide neu erstellt werden.

Außer Acht gelassen werden vollständig die gesundheitsschädlichen Folgen, sowohl durch den bestehenden Hafenbetriebs als auch durch die Zunahme der Belastungen nach der Umsetzung der Maßnahme. Krankheiten verursachen volkswirtschaftlich erhebliche Kosten (siehe hierzu Untersuchungen der Krankenkassen), welche in keinem Fall gegen die vermeintlichen privatwirtschaftlichen und staatlichen Einnahmen gegen gerechnet werden. Somit sind der wirtschaftliche und vor allem der staatliche Nutzen nicht nachgewiesen. Ebenso verstößt die Missachtung der gesundheitsschädli-

chen Folgen Artikel 2 Abs. 2, Satz 1 GG „*Jeder hat das Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit.*“

Ebenso fehlt der Nachweis, dass öffentliche Ausgaben (Steuergeld) zur Herstellung der zusätzlichen privatwirtschaftlich genutzten Terminalfläche sowie des Drehkreises Parkhafen durch öffentliche Einnahmen in dem Maße ausgeglichen werden, dass nicht nur die Kosten gedeckt, sondern darüber hinaus noch öffentliche Aufgaben außerhalb des Hafens finanziert werden können. Es liegt nicht in meinem Interesse, Steuergelder zur Subvention von Privatwirtschaft auszugeben und gleichzeitig beispielsweise den Kinder- und Jugendschutz oder den öffentlichen Personennahverkehr zusammen zu sparen.

Daher fordere ich, dass dem Planfeststellungsantrag im Sinne dieses weiter gefassten „übergeordneten öffentlichen Interesses“ nicht stattgegeben werden darf.

Ergänzende Einwendungen

Hiermit ergänze ich meine Einwendungen um zwei weitere Aspekte, die weder in den ursprünglichen noch in den nachgereichten Planfeststellungsanträgen befriedigend behandelt wurden.

Auswirkungen auf das nördliche Elbufer

Es fehlen umfassende Untersuchungen und Aussagen zu den Auswirkungen der Verbreiterung und Vertiefung der Fahrrinne bzw. des Drehkreises auf die Stabilität des Elbhanges, der generell als besonders labil gilt. Dabei geht es einerseits um Belastungen während der Bauphase (Vibrationen, Baggerarbeiten), andererseits um die Gefahr des Abrutschens des Elbhanges auch zu einem späteren Zeitpunkt in der Betriebsphase.

Solange diese potenziellen Auswirkungen auf den Elbhang und somit auf die dortigen Bewohner/-innen und in Bezug auf mögliche Folgekosten auch für die Stadt Hamburg nicht glaubhaft entkräftet wurden, darf es keine Genehmigung des Planfeststellungsantrags geben.

Ausgleichsmaßnahmen

Am Bubendeyufer soll die Pappelallee für die neuen Kaianlagen abgeholzt werden und Fledermäuse verlieren ihre Habitate. In Oevelgönne und Waltershof müsste für die Erstellung neuer Radarstationen vorhandene Vegetation beseitigt werden. Eine Gewässerfläche wird zugeschüttet. Für die eingetretenen Schäden werden keine Ausgleichsmaßnahmen angeführt.

Ich fordere, dass den Planungsunterlagen Vorschläge für ortsnahe Ausgleichsmaßnahmen zumindest für die Fledermäuse, Baumbestände und Wasserflächen beigelegt werden. Ohne ein Angebot an ortsnahe Ausgleichsmaßnahmen darf das Planfeststellungsverfahren nicht fortgeführt werden.

Einwendung zu Schalltechnischen Berechnungen (B.2.4, B.2.5, B.2.8) und überarbeitetes Schalltechnisches Gutachten zur geplanten Westerweiterung

Grundsätzlich ist zu den Unterlagen zum Thema „Schall“ im Planfeststellungsverfahren festzustellen, dass die Lärmbeeinträchtigung durch den Hafenbetrieb bzw. bei der Umsetzung der geplanten Maßnahme durch den Baubetrieb im Sinne des privatwirtschaftlichen Betreibers Eurogate herunter gespielt werden. Im Kapitel B.2.8 „Schalltechnische Stellungnahme zum Schutzgut Mensch“ findet sich kein Verweis auf Studien, die das Thema Lärm und Gesundheitsgefährdung untersucht haben. Auch hier wird immer nur auf Maschinen abgestellt, niemals auf Menschen.

Ebenso ist zu bemängeln, dass die Maßeinheiten zur Bewertung der Lärmbeeinträchtigungen sich ausschließlich auf dB(A) beziehen, jedoch nicht auf die Lautheit der Geräusche (empfundene Lautstärke eines Schallereignissen, z.B. Stanley Smith Stevens, „Sone“) sowie auf die Frequenzen (tiefe bzw. hohe Frequenzen).

Wegen dieser grundlegend mangelhaften Untersuchungen können die Prognosen zur Entwicklung der Lärmbelastung für die Anwohnerinnen und Anwohner nicht herangezogen werden und der Planfeststellungsantrag muss vollständig abgewiesen werden.

1) Gemengelagen und Ausgangssituation in den betroffenen Wohngebieten

Von den Bauarbeiten und dem späteren Betrieb werden unmittelbar die Stadtteile Oevelgönne und Finkenwerder betroffen sein. Konkret bezeichnet werden diese Bereiche in den Planunterlagen als die Gebiete „Othmarschen 6“ und „Othmarschen 3“ (Baupolizeiverordnung von 1938) und „Finkenwerder 18“ und „Finkenwerder 22“ (Bebauungspläne von 1976). Alle 4 Gebiete sind als „reine Wohngebiete“ ausgewiesen.

Gemäß der TA Lärm gibt es in reinen Wohngebieten Grenzwerte für Lärmimmissionen, die tagsüber zwischen 06:00 Uhr und 22:00 Uhr 50 dB(A) und nachts zwischen 22:00 Uhr und 06:00 Uhr 35 dB(A) im Schnitt nicht übersteigen dürfen.

Durch die Nähe zum Hamburger Hafen kommt eine Ausnahmeregelung der TA Lärm zum Tragen:

Abschnitt 6.7 TA Lärm – Gemengelagen

Wenn gewerblich, industriell oder hinsichtlich ihrer Geräuschauswirkungen vergleichbar genutzte und zum Wohnen dienende Gebiete aneinander grenzen (Gemengelage), können die für die zum Wohnen dienenden Gebiete geltenden Immissionsrichtwerte auf einen geeigneten Zwischenwert der für die aneinandergrenzenden Gebietskategorien geltenden Werte erhöht werden, soweit dies nach der gegenseitigen Pflicht zur Rücksichtnahme erforderlich ist. Die Immissionsrichtwerte für Kern-, Dorf- und Mischgebiete sollen dabei nicht überschritten werden. Es ist vorauszusetzen, dass der Stand der Lärminderungstechnik eingehalten wird.

Für die Höhe des Zwischenwertes nach Absatz 1 ist die konkrete Schutzwürdigkeit des betroffenen Gebietes maßgeblich. Wesentliche Kriterien sind die Prägung des Einwirkungsgebiets durch den Umfang der Wohnbebauung einerseits und durch Gewerbe- und Industriebetriebe andererseits, die Ortsüblichkeit eines Geräusches und die Frage, welche der unverträglichen Nutzungen zuerst verwirklicht wurde. Liegt ein Gebiet mit erhöhter Schutzwürdigkeit nur in einer Richtung zur Anlage, so ist dem durch die Anordnung der Anlage auf dem Betriebsgrundstück und die Nutzung von Abschirmungsmöglichkeiten Rechnung zu tragen.“

Nach dieser Ausnahmeregelung wurden für die betroffenen Wohngebiete Immissionswerte von tagsüber 60 dB(A) und nachts 45 dB(A) festgelegt. Das entspricht einem Plus von 20% tagsüber und knapp 29% nachts.

Ich fordere, dass die Regelungen der TA Lärm zur Anwendung kommen. Ich fordere, dass zur Entsprechung der Gemengelage nach der TA Lärm mindestens die üblichen Maßnahmen eingeleitet werden und ich in diese Maßnahmen durch direkte Beteiligung einbezogen werde.

2) Lärmimmissionen und Gesundheit

Vor allem nachts machen sich Lärmimmissionen bemerkbar. Nach Aussagen der World Health Organisation (WHO) ist ein gesunder Schlaf bei Werten von maximal 30 bis 35 dB(A) am Ohr des Schlafers gewährleistet (Night noise guidelines for Europe, WHO, 2009). Diese Werte werden bereits jetzt durch den Hafenzulärm deutlich überschritten. Im Nachtrag zur UVS werden auf Seite 4 für das Jahr 2014 für die am stärksten betroffenen Gebiete folgende Werte als Ist-Zustand festgestellt: Teil-UG 1: 55,5 dB(A) bzw. 56,0 dB(A), Teil-UG 2: 52,0 dB(A) bis 55,7 dB(A).

Diese Werte übersteigen deutlich die für die Gemengelage festgelegten Immissionswerte (s.o.) und zwar zwischen 15,6 % und 24,4 %, woraus sich Abweichungen von dem gesundheitlich unbedenklichen Wert (35 dB(A)) zwischen 48,6 % und 60 % ergeben.

Der Hafenbetrieb muss Lärm reduzieren und Rücksicht auf die Anwohnerinnen und Anwohner rund um den Hafen nehmen.(Abschnitt 6.7 TA Lärm – Gemengelagen). Eine weitere Zunahme der Lärmbelastung während der Bauarbeiten und des Betriebs des erweiterten Terminals ist unzulässig.

Ich fordere die Berücksichtigung der WHO-Feststellungen und die Überarbeitung der Planungsunterlagen.

3) Bedenken gegen die Aussagekraft der Messwerte und Prognosen

Die sogenannten Spitzenimmissionspegel, die lt. Fachbeitrag der ted GmbH nicht wirklich prognostizierbar sind, werden unterbewertet. Sie werden vor allem mit Containerbewegungen (fehlerhaftes Aufnehmen und Absetzen) sowie der Schließung von Lukendeckeln in Verbindung gebracht. In Bremerhaven wurde eine spezielle Messung von Geräuschspitzen über einen Zeitraum von einem Jahr gemacht. Warum ist das für den Hamburger Hafen, vor allem jetzt in Verbindung mit der geplanten Westerweiterung, nicht erfolgt?

Ich fordere eine langfristige Auswertung der bestehenden Spitzenimmissionspegel sowie eine Bewertung der gesundheitlichen Beeinträchtigungen durch diese. Ohne verlässliche Aussagen hierzu in den Planfeststellungsunterlagen und Fachbeiträgen, darf der Planfeststellungsantrag nicht genehmigt werden.

Tieffrequente Geräusche werden im Wesentlichen von den Schiffen selbst verursacht. Diese wurden in dem Planfeststellungsantrag jedoch kaum untersucht und bewertet, da sie keine gesundheitsschädlichen Auswirkungen haben sollen.

Geräusche bei tiefen Frequenzen können sich im Freien über große Entfernungen kilometerweit ausbreiten. Infraschall (Frequenzbereich unter 20 Hz) wird i.d.R. akustisch nicht wahrgenommen, ist jedoch nicht prinzipiell unhörbar. Überschwellige Immissionen werden als Pulsationen und Vibrationen wahrgenommen. Betroffene spüren einen Ohrendruck und Unsicherheits- und Angstgefühle. Als spezielle Wirkung ist eine Herabsetzung der Atemfrequenz bekannt. Im Frequenzbereich zwischen 20 und 60 Hz sind die Geräusche (schwach) hörbar. Betroffene klagen oft über ein im Kopf auftretendes Dröhn-, Schwingungs- oder Druckgefühl, das auf die Dauer als unerträglich empfunden wird. In Wohnräumen normaler Größe können tieffrequente Eigenresonanzen unangenehm angeregt werden. Es baut sich ein „Stehwellenfeld“ auf, indem sich durch Wandreflexion hin- und zurücklaufende Wellen überlagern und gegenseitig verstärken oder ganz bzw. teilweise aufheben. Dies führt zu sehr starken Schalldruckpegelanhebungen an bestimmten Orten des Raumes. Es kommt zu einer starken Orts-, Frequenz- und Zeitabhängigkeit des Schallfeldes. Üblicherweise sind dabei die Schallpegel vor Wänden und in Raumecken besonders laut.

„Bei tieffrequenten Geräuschemissionen und insbesondere bei Tonhaltigkeit können je nach Einwirkungsort und -zeit erhebliche Belästigungen bereits auftreten, wenn die Hörschwelle nur geringfügig überschritten ist. Wegen der unterschiedlichen Frequenzabhängigkeiten der A-Bewertungskurve einerseits und der Hörschwelle andererseits lässt sich anhand einer Einzulangabe mit dem A-bewerteten Schalldruckpegel nicht sagen, ob und in welchem Umfang eine Hörschwellenüberschreitung vorliegt. Da die Bedeutung tiefer Frequenzen bei der in allen Immissions-Richtlinien weltweit vorgeschriebenen A-Bewertung, insbesondere bei höheren Schallpegeln, nicht richtig zum Ausdruck kommt, sind zur gehörgerechten Beurteilung tieffrequenter Geräuschimis-

sionen ihre Terzpegel zu messen und zu bewerten⁸Das Umweltbundesamt hat 2011 ein Forschungsvorhaben in Auftrag gegeben, um die gesundheitlichen Beeinträchtigungen durch tieffrequente Geräusche zu untersuchen.

Vor dem Hintergrund der Auslassung dieser besonderen Untersuchung zum tieffrequenten Schall kann dem Planfeststellungsantrag nicht statt gegeben werden. Ich fordere eine umfassende Berücksichtigung dieser Untersuchung und die Einarbeitung in die Planfeststellungsunterlagen.

4) Widerspruch gegen Mittelwerte ted GmbH

Ebenso ist zu hinterfragen, ob die angenommenen Mittelwerte, die durch die ted GmbH ermittelt wurden, aussagekräftig sind. Zunächst wird in den Planunterlagen davon ausgegangen, dass alle Schiffe unabhängig von ihrer Größe und der Frage, ob die Hauptmaschine oder Hilfsmaschinen laufen einen Emissionswert von 106 dB(A) bewirken.

Dem steht entgegen, dass die Schiffe ihre Hauptmaschinen erst 2 Stunden nach Festmachen abstellen müssen. Es gibt Schiffe, die so wenig zu ent- und beladen haben, dass sie die 2 Stunden unterschreiten bzw. nur leicht überschreiten und somit ihre Hauptmaschine durchgängig laufen lassen können. Auch Hilfsmaschinen verursachen Emissionen, welche selbst bei Schwesterschiffen zu sehr unterschiedlichen Geräuschpegeln führen können. Ebenso wenig wurde berücksichtigt, dass die meisten großen Containerschiffe Kühlcontainer an Bord haben, welche wiederum eine eigene Lärmemission ausmachen. Hinzu kommt, dass auch in Bezug auf die Schiffe ausschließlich auf dB(A) abgestellt wird, während die Tonhaltigkeit (hohe und tiefe Frequenzen) und die Impulshaltigkeit (Wummern, Tuckern, Rattern...) nicht berücksichtigt wurden.

Des Weiteren steht insgesamt in Frage, ob die Mittelung der Schallwerte zulässig ist. Ein Beispiel bezogen auf die bestehenden Lärmmeßstellen, die sogar stündliche Mittelwerte erstellen, nicht nächtliche, wie das Gutachten der ted GmbH:

Nehmen wir an, dass das Anlegemanöver eines Schiffes, welches nachweislich einen erhöhten Emissionswert hat, dauert genau 60 Minuten. Nehmen wir an, dass dadurch Immissionswerte von 60 dB(A) über den Zeitraum von 60 Minuten erzeugt werden. Und nehmen wir an, dass vor und nach dem Manöver Immissionswerte von 30 dB(A) herrschen.

Beispiel 1: Das Manöver vollzieht sich im Zeitraum 22:00 Uhr bis 23:00 Uhr. In diesem Fall werden für diese 60 Minuten gemittelt 60 dB(A) erfasst.

Beispiel 2: Das Manöver vollzieht sich im Zeitraum 22:30 bis 23:30 Uhr. In diesem Fall verteilen sich jeweils 30 Minuten des Manövers auf die stündlichen Mittelwerte zwischen 22:00 Uhr und 23:00 Uhr sowie 23:00 Uhr und 24:00 Uhr und ergeben für die jeweiligen Stundenwerte 45 dB(A).

Daraus ergeben sich die Fragen

- a) ob eine Mittelung der Lärmpegel zulässig und aussagekräftig ist und,
- b) ob die gesundheitlichen Belastungen für die Anwohnerinnen und Anwohner durch die lauten und somit störenden Phasen ausreichend abgebildet werden.

Ich fordere eine ausreichende Bewertung der Geräuschimmissionen bei Schiffen in den Planungsunterlagen. Ebenso fordere ich eine eingehende Untersuchung zu zeitlich befristeten Lärmbelastungen auf die Gesundheit. Eine Nichtberücksichtigung muss zur Ablehnung des Planfeststellungsantrags führen.

⁸ . „Wissenswertes über tieffrequenten Schall – Messungen und Bewertung tieffrequenter Geräuschimmissionen in der Nachbarschaft – DIN 45680, Internetseite des Umweltbundesamts zum Thema Tieffrequente Geräusche)

Hamburg, 10.02.2015