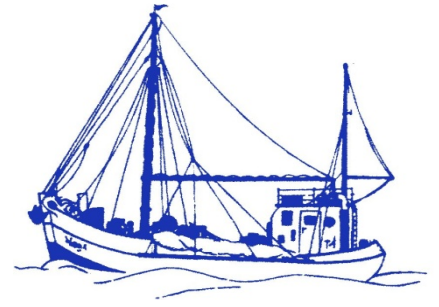


Förderkreis »Rettet die Elbe« eV

Nernstweg 22 • 22765 HAMBURG • Tel.: 040/39 30 01
eMail: foerderkreis@rettet-die-elbe.de • <http://www.rettet-die-elbe.de>



Per e-mail: Oliver.Sommer@bwvi.hamburg.de
Freie und Hansestadt Hamburg
Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation
Rechtsamt
Planfeststellungsbehörde
Herrn Oliver Sommer
Alter Steinweg 4
20459 Hamburg

Hamburg, den 18.2.2015
Planfeststellungsverfahren Westerweiterung
des EUROGATE Container Terminal Hamburg (CTH)
weitere bzw. ergänzende Unterlagen
Stellungnahme

Sehr geehrter Herr Sommer,

hiermit erhebt der Förderkreis »Rettet die Elbe« eV weitere Einwendungen gegen die Westerweiterung des EUROGATE Container Terminal Hamburg (CTH), zu der wir bereits am 15.10.2009 Stellung genommen haben.

Wir behalten uns vor, weitere detaillierte und aktualisierte Ausführungen im Anhörungsverfahren vorzutragen.

Wir schließen uns vollinhaltlich der Stellungnahme der Arbeitsgemeinschaft Naturschutz Hamburg an.

Mit freundlichen Grüßen

Herbert Nix
(1. Vorsitzender)

Vorbemerkung

Es erscheint uns zweifelhaft, ob ein Planverfahren überhaupt durchgeführt werden kann, dass ein bestimmtes Ergebnis des noch vor dem Bundesverwaltungsgericht anhängigen Verfahrens zur Fahrrinnenanpassung voraussetzt. Nicht nur die veranschlagten Ausbautiefen, sondern auch die Größe des Bemessungsschiffs und selbst die Bedarfsbegründung können dann in einem anderen Licht erscheinen. Unsere Einwendungen bitten wir sowohl für den von den Antragstellern gewünschten Fall (aus unserer Sicht der schlimmste) zu verstehen, als auch sinngemäß für den Fall, dass nach den Vorgaben des BVerwG Abstriche an der Westerweiterung gemacht werden müssen.

Ausbau im Übermaß

Die Liegewannen und die vorgelagerte Sedimentationsrinne gehen weit über die allgemeine Fahrwassertiefe hinaus. Dies ist bei den Liegewannen nicht nötig, weil dort die Sicherheitszuschläge für Squat und Krängung für Schiffe in Fahrt entfallen. Die Erleichterung der Unterhaltungsbaggerungen durch einen Sedimentfang vor den Liegeplätzen ist aus Sicht von HPA zwar verständlich, aber grundsätzlich abzulehnen. Denn dieser Trick wird dann aus Gründen der Gleichbehandlung von anderen Terminals gefordert und angewandt werden, was zu einer generellen Vertiefung des Hafens führen würde. Im Übrigen wäre das "Forum Sedimentmanagement und Strombau" das geeignete Gremium gewesen, eine derartige Technik zu erörtern.

Tidehubänderung

Die Antragstellerin HPA hat in ihrem Tideelbe-Konzept die Dämpfung der einschwingenden Tideenergie als wichtige Aufgabe festgeschrieben. Dies soll durch Schaffung von Flutraum erfolgen. Durch das Vorhaben wird jedoch Flutraum vernichtet. Für sich genommen mag die Wirkung sehr klein sein, wie es die BAW berechnet. Da jedoch HPA gerade weitere Fluträume zuschüttet (Steinwerder Hafen, Kohleschiffhafen), ist die Summe der Beeinträchtigungen als signifikant zu befürchten. Der Petroleumhafen darf nicht verfüllt werden, bevor nicht ausreichend Ersatz geschaffen wurde. Hierfür mangelt es dem beantragten Vorhaben.

Unterhaltungsbaggerungen

Wendekreis, Liegeplätze und Sedimentrinne bilden eine große zusätzliche Sedimentfalle. Der Parkhafen liegt nach einer Auswertung der Baggerberichte 2002 bis 2013 mit durchschnittlich 492.000 Kubikmetern pro Jahr auf Platz 3 der Baggerschwerpunkte.

Im Fachbeitrag WRRL heisst es (S.61):

"Durch die baubedingten Baggeraktivitäten mit Änderungen des Schwebstoffgehaltes und Sedimentaufwirbelung treten Schädigungen von Fischen, einschl. Laich und Brut (Fallenwirkung), Überdeckung von Laich sowie Einschränkungen der Sauerstoffversorgung auf."

Bei der Elbvertiefung 1999 wurden im Hamburger Bereich ca. 6 Mio. Kubikmetern Sedimente ausgehoben. Seitdem muss ausweislich der Baggerberichte dasselbe Volumen Jahr für Jahr als Unterhaltungsbaggerung entfernt werden. Die nach der Westerweiterung und Erweiterung des Drehkreises fälligen Unterhaltungsmaßnahmen werden wiederkehrend zu einer Gewässerbelastung führen, die der einmaligen baubedingten gleichkommt.

Sauerstoffhaushalt

Das Vorhaben weitet das dunkle (disphotische) Volumen der Elbe nochmals aus. Dies erhöht das Risiko, dass von Oberstrom eingeschwemmte Algen absterben und unter Sauerstoffzehrung abgebaut werden. Das Fachgutachten WRRL ignoriert diese entscheidende Gegebenheit des Sauerstoffhaushalts. Siehe dazu als Anlage eine Ausarbeitung im Verfahren Elbvertiefung.

Schiffschadstoffe

Der kommerzielle Seeschiffsverkehr hat gerade auf den bedeutsamen Schifffahrtsstraßen von Nord- und Ostsee erheblich zugenommen. Die Seeschifffahrt bringt dabei mehrere gravierende Umweltbelastungen und -risiken mit sich. Verschiedenste Emissionen von Schiffen tragen zur Verschmutzung der Umwelt bei. So setzen Schiffe Luftschadstoffe, Treibhausgase und ozonschädigende Substanzen in die Atmosphäre frei. Die von Schiffen freigesetzten Luftschadstoffe schlagen sich auch im Küstenbereich und in den Häfen an Land nieder und können dort Umweltprobleme verursachen, die sich auf die menschliche Gesundheit, die natürliche Umwelt und die bebaute Umgebung auswirken.

Die Luftschadstoffuntersuchungen sind veraltet und beziehen sich auf Daten der Jahre 2001, 2003 und 2008.

Übergeordnetes Interesse

Die Bedarfsbegründung in den ursprünglichen Antragsunterlagen sowie in der Ergänzung beschreiben allgemein die wirtschaftlichen Ziele der Hafenentwicklung. Diese Argumentation wäre beim Hafenentwicklungsplan angemessen. Beim Vorhaben Westerweiterung geht es jedoch um den Vorteil für ein Hafenunternehmen, EUROGATE, zu Lasten zweier anderer Hafenbetriebe, Bominflot und Dupeg. Eine Stärkung des Sektors Containerumschlag mag im öffentlichen Interesse liegen, zugleich jedoch ist die Funktion als Universalhafen zu berücksichtigen. Ob die Firmen Bominflot und Dupeg im Hafen umgesiedelt werden oder gar Hamburg verlassen, wird nicht beschrieben. Eine Bilanz der Kosten, Arbeitsplätze, Einnahmen der Stadt und etwaiger anderer Belange aller beteiligten Firmen und des Staates wurde in der Planung nicht vorgenommen, so dass keine Abwägung möglich ist. Damit ist das Vorhaben in Gänze unbegründet.

Anlage:

Einfluss der Fahrrinnenerweiterung auf Licht- und Sauerstoffhaushalt