

**Protokoll
über die Besprechung am
17.11.2008
bei HPA - Hamburg Port Authority
Neuer Wandrahm 4, Hamburg

- Westerweiterung Eurogate -**

Teilnehmer:

für HPA:

Herr Hurtienne, Herr Flohr und Herr Prof. Ewer (Rechtsanwalt)

für Eurogate:

Herr Zielinsky

für unsere Gruppe:

Frau Neidel-Cutujian

Herr Breuer

Herr Delvendahl

Herr Dr. Jäger

Herr Koch

Herr Prof. Dr. Wriggers

Rechtsanwalt Dr. Mohr

Vorbemerkung:

Wie eingangs des Gesprächs allseitig übereinstimmend festgestellt wurde, diente das Gespräch dem Austausch und der Information, Entscheidungen oder Absprachen wurden nicht getroffen. Insbesondere hat unsere Gruppe ihren Willen, das Vorhaben abzuwenden, sehr deutlich zum Ausdruck gebracht.

Das Gespräch fand im Übrigen in einer sehr angenehmen Atmosphäre statt. Die von den Teilnehmern unserer Gruppe fachkundig gestellten Fragen wurden sachlich beantwortet. Dort, wo keine Antworten gegeben wurden, weil entsprechende Untersuchungen noch nicht vorliegen, blieb das Gespräch gleichwohl sachlich und offen.

Leitfaden des Gespräches, welches für die HPA Hr. Prof. Ewer leitete, war unser Schreiben vom 25.06.2008 und die dort genannten einzelnen Positionen.

1.

Zum Bedarf:

Der derzeitige Standort von Eurogate am Predöhlkai im Waltershofer Hafen soll nicht mehr ausreichen. Dort würden derzeit jährlich 2 - 3 Mio. TEU umgeschlagen. Es gebe dort Erweiterungsmöglichkeiten bis auf 4 Mio. TEU.

Nach der Planung von Eurogate sollen langfristig 6 Mio. TEU umgeschlagen werden. Dazu wäre die neue Anlage erforderlich.

Es würden Liegeplätze für zwei Großschiffe von je 400 m Länge und ein Feeder, ca. 200 m, also insgesamt 1.000 m Kaifläche geschaffen werden. Das Hinterland würde 40 ha betragen.

Es sei nicht möglich, diese Umschlagsmenge von 6 Mio. TEU am bisherigen Standort zu erreichen. Zwar wäre es denkbar, höher als bisher zu stapeln. Maßgeblich für die Umschlagsmenge sei jedoch nicht die Lagerfläche für Container, sondern die Kaifläche. Es könnte - wenn ich richtig verstanden habe - pro Tag 2.000 TEU pro lfd. Meter Kaimauer umgeschlagen werden.

Nach gemeinsamer Mitteilung von HPA und Eurogate haben die Finanzkrise und die zu erwartende erhebliche Wirtschaftsrezession bisher keine Auswirkungen auf die Planung. Man beobachte allerdings die Entwicklung äußerst sorgfältig. Dazu sei man auch im

Kontakt mit Wissenschaftlern, die die Prognose erstellen würden, so insbesondere mit dem Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik.

Derzeit gehe man von einer Wachstumspause aus. Nach Beendigung dieser Pause werde das Wachstum wieder beginnen.

Es sei nicht gewollt, die Umschlagsplätze von Eurogate in Bremerhaven oder Wilhelmshaven in Anspruch zu nehmen.

Die Planungen in Hamburg seien mit den Möglichkeiten in Bremerhaven und Wilhelmshaven abgestimmt.

Eurogate werde in Hamburg € 150.000.000 Euro investieren und 700 - 800 Arbeitsplätze schaffen.

Dies als Kosten für die Überplanung und Nutzung der neuen Fläche von ca. 40 ha. Die Kosten für die Errichtung der Kaimauern und die Herrichtung der Fläche von 40 ha würde HPA tragen.

Es sei auch nicht möglich, auf andere Flächen im Hamburger Hafen auszuweichen. Dort würden parallel Vorhaben zur Erweiterung der Containerumschlagsmöglichkeiten im Hamburger Hafen bis 2018 auf insgesamt 18 Mio. TEU geschaffen werden.

Die Aussagen der HPA-Vertreter wurden im Einzelnen diskutiert.

2.

Sicherung des Grundeigentums der WEG Övelgönne 90 - 95:

Sodann wurde die Sicherung des Grundeigentums der WEG Övelgönne 90 - 95 angesprochen. Dazu sind offenbar bisher keine Untersuchungen gemacht worden.

Seitens der Anlieger und Eigentümer wurde die Gefahr für die Mauer und das Grundeigentum im Einzelnen beschrieben. Es wurde auf folgendes hingewiesen.

Bereits heute bei einem vorhandenen Drehkreis von 400 Metern bleiben die Schiffe gelegentlich beim Drehen stecken und müssen dann von Schleppern befreit werden.

Gleiches sei erst recht zu erwarten, wenn der Drehkreis zwar auf 600 Meter im Radius erweitert, aber wesentlich größere Schiffe gedreht werden würden. Diese Schiffe würden beim Drehen hängen bleiben und Löcher in das Flussbett reißen, die zum Einsturz der Stützmauer führen könnten.

Jedes Anstoßen der Schiffe könne ein solches Einstürzen auslösen.

Die Sturmfluten würden immer höher werden, das Wasser fließe immer schneller, deshalb sei zu befürchten, dass der - der WEG gehörige - Sand vor der Mauer abgeschwemmt werden würde.

In der Nachbarschaft ist auf Kosten der Freien und Hansestadt Hamburg eine Mole geschaffen worden mit Mauerankern von 20 - 30 m tief in die Gärten. Gleiches sei auch hier zur Sicherung des Grundeigentums erforderlich. Es müsse eine Spundwand geschaffen werden.

Wenn auch zukünftig - wie zu erwarten - die Schiffe beim Drehen hängen bleiben würden, würde es weitere Löcher geben, die zum Einsturz führen könnten.

Hingewiesen wurde des Weiteren darauf, dass auf der gegenüberliegenden Seite (Lotsenhaus) erhebliche Flutschutzmaßnahmen durchgeführt worden wären. Angesichts der zu erwartenden zukünftigen Belastung sei dies auch im Bereich der WEG Övelgönne 90 - 95 erforderlich.

In diesem Zusammenhang wurde auch vorgeschlagen, die „geplante“ Kaistrecke Bubendey um 50 m nach Süden zu verlegen, um auch den Drehkreis südlicher verlegen zu können.

Des Weiteren wurde eine weitere Dokumentation der Vorgänge und Information angesprochen. Die Frage der Beweislastverteilung wurde erörtert. Ein Beweissicherungsverfahren ist erforderlich.

Die Vertreter der HPA sagten eine sorgfältige Untersuchung zu.

3.

Luftschadstoffimmissionen:

In einem weiteren Teil wurden die Luftschadstoffimmissionen angesprochen. Bereits heute seien die Fenster vielfach verschmutzt durch den Betrieb der Schiffe mit schwerem Schwefelöl. Es müssten andere Kraftstoffe - leichtes Dieselöl - eingesetzt werden. Hierzu wurde seitens der HPA darauf hingewiesen, entsprechende Überlegungen seien im Gang.

Da die Luftverschmutzungen insbesondere auch durch den Betrieb der Generatoren der Schiffe während der Liegezeit verursacht wird, wurde die Möglichkeit einer Landstromversorgung der Schiffe angesprochen. Dabei wurde auf die vorhandene Landstromanlage in Lübeck hingewiesen. In Los Angeles gibt es auch eine Landstromanlage, die angeblich jedoch nicht fehlerfrei arbeitet.

Hamburg und Lübeck sollen wegen der unterschiedlichen Routen, die die Schiffe anlaufen, nicht vergleichbar sein, so die HPA.

Die Luftschadstoffimmissionen treffen die Anlieger besonders deshalb, weil die Grundstücke ständig von den vorherrschenden Südwestwinden mit dem „Dreck“ belastet werden.

4.

Lärmimmissionen:

Zu den zu erwartenden Lärmimmissionen äußerten sich die Vertreter von HPA nicht. Auf laufende Untersuchungen wurde verwiesen. Seitens unserer Gruppe wurde die Planung wegen der zu erwartenden Lärmimmissionen im reinen Wohngebiet als insgesamt unzulässig bezeichnet. Es sei unzulässig, einen - neuen - Industriebetrieb in das Wohngebiet der Anlieger zu verlegen.

Die zu erwartenden Lärmimmissionen beruhen auch auf den - zu erwartenden - laufenden Generatoren der Schiffe, hier wieder besonders vorherrschend die Kühlschiffe, während der Liegezeit.

HPA sagte zu, die Problematik in der Umweltverträglichkeitsuntersuchung im Einzelnen darzustellen und zu erörtern. Sofern mit dem Lärm Gesundheitsgefährdungen verbunden sind, wäre das Vorhaben nicht zulässig, so auch Prof. Ewer.

5.

Grundwasserbeeinträchtigungen/Kontaminationen:

Die zu erwartenden Grundwasserbeeinträchtigungen wegen der Kontamination des Erweiterungsgeländes wurde angesprochen. Angeblich kann das gelöst werden.

Man stände in Verbindung mit der Umweltbehörde. Die Kosten, die für eine Entsorgung des Geländes entstehen würde, wären deshalb nicht extrem hoch, weil man das Gelände schlicht versiegeln könne. Ein Bodenaustausch sei allenfalls im Randbereichen erforderlich. Von unbezahlbaren Kosten könne keine Rede sein.

6.

Suprastruktur:

Was die Suprastruktur und die dort zu erwartenden Lärmauswirkungen anging - insbesondere das Auf- und Absetzen der Container, das Verteilen der Container auf dem neuen Betriebsgelände-, so werde man so planen, dass der Lärm so gering wie möglich gehalten werde. Es sei beabsichtigt, weiterhin Van Carrier einzusetzen.

Gesundheitsschädliche Immissionen würden nicht geduldet werden. Wenn gesundheitsschädliche Immissionen auftreten würden, so wäre der Betrieb nicht zulassungsfähig.

7.

Bauphase:

Wenn das Projekt realisiert werden sollte, ist eine Bauphase von ca. 6 Jahren zu erwarten. Pro Liegeplatz wird eine Bauzeit von etwa zwei Jahren benötigt.

Mit dieser Bauphase sind sehr erhebliche Belastungen der Anlieger durch Lärm zu erwarten. Es sollen lärmarme Verfahren eingesetzt werden, jedoch lässt sich - nach bisherigem Kenntnisstand- ein Einsatz von Schlagrammen nicht vermeiden. Die Träger der Hauptwand werden voraussichtlich 16 m tief in den Boden gesteckt, dabei werden die letzten 4,0 - 5,0 m - nach Erfahrungen an anderen Plätzen - mit der Schlagramme gerammt.

8.

Weiteres Vorgehen:

Unserer Gruppe soll eine gezeigte Skizze der Planung ausgehändigt werden. Diese - vorgeführte - Skizze zeigt gleich einem Lageplan die neu anzulegenden Kais, die ca. 40 ha große Fläche, den Drehkreis und dessen Erweiterung.

Im Übrigen erklärten sich die Vertreter von HPA und Eurogate bereit, bei Bedarf weiteren Kontakt mit unserer Gruppe zu halten.

Die Planung sieht wie folgt aus:

Im ersten Halbjahr 2009 sollen die Pläne von der Planfeststellungsbehörde förmlich ausgelegt werden. Die ausgelegten Unterlagen können dann an im Einzelnen genannten Stellen eingesehen werden.

Im Rahmen der öffentlich bekannt zu gebenden Fristen können Einwendungen erhoben werden, die erörtert werden. Letztendlich würde dann die Planfeststellungsbehörde eine Entscheidung treffen. Die Planfeststellungsbehörde wird voraussichtlich die Wirtschaftsbehörde der Freien und Hansestadt Hamburg sein.

Unabhängig davon könne man - wie oben beschrieben - bei Bedarf in Kontakt bleiben.

Hamburg, den 17.11.2008