

**Projekt Westerweiterung des
EUROGATE Container Terminal Hamburg
(CTH)**

Planfeststellungsverfahren

**Stellungnahme
zu den
Einwendungen**

Entwurf

Entwurf

Inhaltsverzeichnis

1. Verfahrensfragen	4
a) Umfang und Qualität der Planungsunterlagen	4
b) Verfahrensanträge.....	6
c) sonstige Verfahrensfragen	7
d) Hinweise zur Umsetzung des Vorhabens	8
2. Bedarfsbegründung.....	12
a) Geeignetheit und Gebotenheit des Vorhabens	12
3. Fachplanerische Abwägung.....	27
a) Grundsätzliches.....	27
b) Planalternativen und Varianten	27
4. Betroffenheiten in der Bauphase.....	34
a) Allgemeines zu Immissionen.....	34
b) Lärm	34
c) Erschütterungen	47
d) Lichteffekte	48
e) Luftbelastungen	50
f) Gerüche.....	52
g) Beeinträchtigung von Sachgütern	53
h) Sonstiges.....	54
5. Dauerhafte Betroffenheiten	60
a) Allgemeines zu Immissionen.....	60
b) Lärm	64
c) Lichteffekte	81
d) Strahlungen	84
e) Erschütterungen	86
f) Beeinträchtigung von Sachgütern	87
g) Sonstiges.....	94
6. Einwendungen zur UVU.....	107
a) methodische Kritik.....	107
b) Schutzgut Mensch.....	111
c) Schutzgut Tiere	115
d) Schutzgut Pflanzen	118

Entwurf

e) Schutzgut Boden	119
f) Schutzgut Wasser	120
g) Schutzgut Luft	124
h) Schutzgüter Klima, Landschaft und Kulturgüter	132
i) Schutzgut Biologische Vielfalt	136
7. Einwendungen zum LBP, FFH und Artenschutz.....	139
a) Einwendungen zum LBP	139
b) Einwendungen zur FFH-Verträglichkeit.....	147
c) Einwendungen zum Artenschutz.....	151
d) gesetzlich geschützte Biotop.....	154
e) Einwendungen terrestrische Tiere und Pflanzen.....	154
f) Einwendungen zum LBP 2011	156
8. Sonstige Einwendungen	161
a) Sonstiges.....	161

Entwurf

1. Verfahrensfragen

a) Umfang und Qualität der Planungsunterlagen

- (1) Die Darstellung des Vorhabens sei unvollständig, da der geplante Neubau eines Containerterminals mit einer Kapazität von 2 Mio TEU im vorliegenden Verfahren nicht enthalten sei (21).
- (2) Der Planfeststellungsantrag sei unvollständig, da die erforderlichen Genehmigungen nach HBauO und nach BImSchG kein Gegenstand des Verfahrens sein sollen (21 S. 8).
- (3) Regelungen zu den für die UVU besonders relevanten Auswirkungen würden nicht getroffen (21 S. 8)
- (4) Es fehle eine Gesamtbetrachtung mit weiteren Vorhaben des Hafenausbaus, worin eine unzulässige „Salami-Taktik“ gesehen wird (21 S. 8).
- (5) In das Planfeststellungsverfahren einzubeziehen, seien alle Bescheide, die den Betrieb aller einzubeziehenden Containerterminals betreffen sowie eine Darstellung aller betrieblichen Tätigkeit ohne Genehmigung oder Regelung (21 S. 9).
- (6) Die Auswirkungen der erforderlichen Elbvertiefung müssten auch in dieses Verfahren einbezogen werden (21 S. 15)
- (7) Die Planunterlagen seien unvollständig und fehlerhaft (19, 21, 34, 35).
- (8) Die Planung als solche sei unvollständig. Soweit es sich nicht um die Zulassung neuer Betriebsanlagen handelt, stelle diese einen bloßen Planungstorso dar (19, 21, 34, 35, 36, 45, 47, 60 u.a.). Die Beschränkung des Verfahrens auf die Infrastruktur des Vorhabens sei keine zulässige Abschnittsbildung innerhalb eines Planfeststellungsverfahrens (36).
- (9) Es würden nicht alle mit dem Vorhaben verbundenen baulichen Maßnahmen im Einzelnen dargestellt (z.B. Ausbau der landseitigen Hafenanlagen, Gestaltung des Terminallayouts) (45, 47, 60 u.a.).
- (10) Da eine Elbvertiefung zur Realisierung des Vorhabens erforderlich und noch nicht geklärt sei, stelle der vorliegende Antrag eine unzulässige Planung ins Blaue bzw. Vorratsplanung dar (36, 48, 73).
- (11) Es fehlen Unterlagen dazu, welche früheren Genehmigungen für die betroffenen Flächen bestünden (21 S. 21).
- (12) Die Planungsunterlagen seien keinesfalls allgemeinverständlich. Privatleute seien damit absolut überfordert. Der Einwander macht den Vorwurf, dass die Ausführungen absichtlich unübersichtlich sind, damit Einwander abgeschreckt werden, was nicht mit rechtsstaatlichen Grundsätzen vereinbar sei (21/K, 53).
- (13) Die notwendigen Beteiligungen der einzelnen Fachbehörden seien nicht erfolgt, die Planung daher unvollständig (22, 23, 24, 25, 26).
- (14) Durchführung der öffentlichen Auslegung sei unzureichend gewesen, da es Begrenzungen der Einsichtnahme auf die Dienststunden bzw. Sprechzeiten mit dem Hinweis gegeben habe, die aktuellen Öffnungszeiten zu erfragen. Erst nach mehreren

Entwurf

- Telefonaten hätten die Öffnungszeiten erfragt werden können (36).
- (15) Es sei nur ein Satz Unterlagen vorhanden gewesen und Ablichtungen seien nicht gestattet worden. Dies sei unzureichend; die Auslegung damit insgesamt nicht ordnungsgemäß (36).
- (16) Die Auslegungszeit von 1 Monat wurde nicht eingehalten. Da am 1. Tag der Bekanntmachung (Mittwoch, 02.09.09) die auslegende Behörde nicht geöffnet war, erstreckte sich die Auslegungszeit auf weniger als 1 Monat. Verstoß gegen § 73 Abs. 3 S. 1 HmbVwVfG (36).
- (17) Aufgrund der gegebenen Umstände waren die Unterlagen insgesamt 103,5 Stunden einsehbar, was 2,5 Minuten je Blatt entspricht. Dies ist lebensfremd und unzureichend. Angemessen wäre ein Vorgehen wie bei Bebauungsplänen (36).
- (18) Die öffentliche Auslegung sei zu wiederholen und so zu gestalten, dass eine hinreichende Einsichtnahme ermöglicht wird (36).
- (19) Den Einwendern seien zur angemessenen Vorbereitung auf einen Erörterungstermin etwaige Erwiderungen oder Stellungnahmen der Vorhabensträger zu den Einwendungen abschriftlich zu übersenden (36).
- (20) Es wird um Auskunft und Nachweis gebeten, wann der Plan der Planfeststellungsbehörde zugegangen ist, damit die Einhaltung der Drei-Wochen-Frist überprüft werden kann (36).

Erwiderung:

Zu (1) Die Einwendung ist unbegründet. Es trifft zwar zu, dass in den Planunterlagen der eigentliche Neubau des Containerterminals, verstanden als die vom Terminalbetreiber zu errichtenden Anlagen der Suprastruktur für den Terminalbetrieb, nicht enthalten ist. Planfeststellungsbedürftig ist nach den hier einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen aber nur der eigentliche Ausbau des Gewässers sowie die mit dem Vorhaben verbundenen Umgestaltungen von Hochwasserschutzanlagen. Gleichwohl nehmen die Planunterlagen auch die Auswirkungen des späteren Terminalbetriebs in den Blick.

Zu (2)

Zu (3)

Zu (4)

Zu (5)

Zu (6)

Zu (7)

Zu (8)

Zu (9)

Zu (10)

Zu (11)

Zu (12)

Zu (13)

Zu (14)

Zu (15)

Zu (16)

Zu (17)

Entwurf

Zu (18)

Zu (19)

Zu (20)

b) Verfahrensanhträge

- (1) Die Planfeststellungsanhtrge seien zurckzuweisen und die Planung einzustellen (17, 21, 36).
- (2) Hilfsweise seien alle MaBnahmen anzuordnen, die Beeintrchtigungen verhinderten und festzustellen, dass alle verbleibenden Beeintrchtigungen der Anwohner zu entschdigen seien (17, 21, 36).
- (3) Es sei festzustellen, dass die Beeintrchtigten zu entschdigen sind(17, 36).
- (4) Dem Antragsteller sei aufzuerlegen, die dargelegten Mängel der Antragsunterlagen zu beheben(17, 21, 36).
- (5) Die ergnzten und korrigierten Unterlagen seien erneut auszulegen und erneut Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben(17, 21, 36).
- (6) Im Rahmen der Erörterung sei eine Ortsbesichtigung durchzuföhren (17, 21)
- (7) Es wird beantragt, zur Vorbereitung der Erörterung die Erwiderung der Antragsteller auf unsere Einwendungen durchschriftlich umgehend nach dem Eingang bei der Planfeststellungsbehörde zur Verfügun zu stellen und den Einwender über alle Stellungnahmen und Gutachten umgehend zu unterrichten und diese zur Durchsicht zur Verfügun zu stellen. (17, 21)
- (8) Die Einwender seien über behördliche MaBnahmen oder Verfahrenshandlungen gesondert zu unterrichten. (36)
- (9) Die Einwender werden von einem Erörterungstermin durch gesonderte Mitteilung per Brief/ Fax/ E-Mail oder telefonisch benachrichtigt. (36)
- (10) Künftige Korrespondenz und Benachrichtigungen der Einwender seien an ihren bevollmächtigten Vertreter zu bewirken (Daten S. 3) (36).
- (11) Es wird beantragt: Gemäß § 9 BNatSchG; den Eingriff durch AusgleichsmaBnahmen oder ErsatzmaBnahmen auszugleichen (39).
- (12) Das Gutachten zur Luftschadstoffuntersuchung für die Westerweiterung liege nicht vor. Es wird beantragt, dieses dem Förderkreis Rettet die Elbe kurzfristig zur Verfügun zu stellen, damit eine Stellungnahme zum Schutzgut Luft abgegeben werden kann (39).

Erwiderung:

Zu (1)

Zu (2)

Zu (3)

Zu (4)

Zu (5)

Zu (6)

Zu (7)

Entwurf

- Zu (8)
- Zu (9)
- Zu (10)
- Zu (11)
- Zu (12)

c) sonstige Verfahrensfragen

- (1) Die Bestimmungen des UVP-Gesetzes, der Naturschutzgesetze, der Vorschriften über den Artenschutz seien nachbarschützend; die Einwender würden in ihren Rechten verletzt(21 S. 44).
- (2) Die beschriebenen Mängel von UVU sowie FFH- und Artenschutz des LBP werden als formelle sowie materielle Mängel gerügt(21 S. 44).
- (3) Das Vorhaben bewirkt Umweltschäden gemäß RL 2004/35/EG, Art. 2 Ziff. 1. (21 S. 46).
- (4) Die Planung verstoße gegen die Ziele der Raumordnung, eine UVP nach § 2 A Seeanlagenverordnung sei nicht durchgeführt worden (21 S. 46)
- (5) Es wird beantragt, das Bundesamt für Naturschutz am Verfahren zu beteiligen. Die Planung hat nach den Bestimmungen über Bundeswasserstraßen zu erfolgen (21 S. 46).
- (6) Sofern die Planfeststellungsbehörde kein Bundes- sondern Landesrecht anwenden sollte, wird § 48 HWaG verletzt. Der Ausbau dient nicht dem Wohle der Allgemeinheit (21 S. 47).
- (7) Das Flurstück 1658 von Steinwerder-Waltershof sei als öffentlich gewidmete Fläche Eigentum der FHH. Das im Erläuterungsbericht genannte Flurstück 1098 ist untergegangen. Höchstwahrscheinlich sei eine heutige Teilfläche von 1655 oder 1699 gemeint (07T).
- (8) Das Flurstück 1706 von Steinwerder-Waltershof ist als Teil der Bundeswasserstraße Elbe Eigentum der BRD. Das Flurstück sei im Grundbuch von Steinwerder-Waltershof Blatt 25 unrichtig für die Freie und Hansestadt Hamburg eingetragen. Die Angabe als HPA-eigen ist falsch (07T).
- (9) Die beabsichtigte Entwidmung der beiden Straßenflächen ziehe gemäß § 4 Abs. 2 S. 4 HPAG die vertragliche Eigentumsübertragung an HPA nach sich (07T).
- (10) Ob die geplante grundlegende und erhebliche Veränderung des Plangebietes nach der bestehenden öffentlich-rechtlichen Genehmigungssituation insbesondere bezüglich des Petroleumhafens und der dort zur Abtragung vorgesehene Teilfläche derartige Gebietsveränderungen zulassen, ist in den Antragsunterlagen weder dargetan noch belegt worden (36).
- (11) Viele Anwohner sind über das Vorhaben nicht oder nur sehr wenig informiert. Hier wurden nach Meinung des Einwenders Informationen bewusst zurückgehalten (58).
- (12) Es sei nicht nachgewiesen, dass die Umsetzung des Vorhabens ohne öffentliche Ausschreibung mit dem EU-Recht in Einklang steht (76).
- (13) Stilllegung und Rückbau bzw. Freistellung von Gleisanlagen setze noch vollständige Anträge und Genehmigungen voraus. (91T)

Entwurf

Erwiderung:

Zu (1)

Zu (2)

Zu (3)

Zu (4) Die Einwendung ist unbegründet.
Die Seeanlagenverordnung gilt für "Anlagen seewärts der Begrenzung des deutschen Küstenmeeres" (siehe auch §1 Geltungsbereich SeeAnIV) und ist mithin im Hamburger Hafen nicht anzuwenden.

Zu (5)

Zu (6)

Zu (7) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
Der Eigentumsübertrag wird im Zuge der Entwidmung vollzogen.
Der Hinweis zum Flurstück 1098 ist richtig. Dieses Flurstück ist nicht mehr existent. Die korrekte Flurstücksbezeichnung lautet 1699.

Zu (8) Der Hinweis zum Flurstück 1706 ist richtig.
Die Eigentumsverhältnisse ändern sich durch das beantragte Vorhaben nicht.

Zu (9) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Der Eigentumsübertrag wird im Zuge der Entwidmung vollzogen.

Zu (10)

Zu (11)

Zu (12)

Zu (13) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
Die Stilllegung, der Rückbau und die Freistellung der Gleisanlagen von Bahnbetriebszwecken im Planungsgebiet wurden bereits in gesonderten bahnrechtlichen Verfahren vollzogen.

d) Hinweise zur Umsetzung des Vorhabens

(1) Erreichbarkeit und Begehrbarkeit der neuen Kaistrecken und der angrenzenden Landflächen muss mit den Funkstreifenbooten (FuStB) bzw. mit den Funkstreifenwagen der Wasserschutzpolizei gewährleistet sein. Insbesondere müssen ausreichende Steigeleitern und Befestigungsmöglichkeiten für die FuStB an den Kaistrecken vorgesehen werden. (30T)

(2) Die in unmittelbarer Nähe des Wasserschutzpolizeikommissariats 1 (WSPK1) am Waltershofer Damm 1 auf dem Radarturm zu errichtende Radaranlage muss so ausgelegt werden, dass einerseits das Gebäude des WSPK 1 nicht ständig den Radarstrahlen ausgesetzt wird und andererseits so, dass alle Wasserflächen des Waltershofer Hafens im Radarbild erfasst werden, ohne dass Informationsverluste entstehen. (30T)

(3) Der Bereich der vorgesehenen Flügelwand am Bubendey Ufer muss so ausgelegt werden, dass keine gefahrenverursachenden Strömungen auftreten. (30T)

(4) Die geplante Baumaßnahme wird Auswirkungen auch auf die Gefahrenabwehrpläne der betroffenen Hafenanlagenbetreiber haben. Solche Änderungen bedürfen der Genehmigung der

Entwurf

- zuständigen Designated Authority Hafensicherheit Hamburg (Dienststelle WSP 031) und sind zeitgerecht einzureichen (30T).
- (5) Der Eigentümer ist verpflichtet, bei Eingriffen in den Baugrund ein geeignetes Unternehmen mit der Sondierung der betroffenen Fläche zu beauftragen um Bombenblindgängerverdacht zu klären (03T).
 - (6) Ein Mitarbeiter bei HPA ist zu benennen, der gegenüber der Poldergemeinschaft die Funktion des Bereichsleiters für die Polderverteidigung übernimmt (05T).
 - (7) Bzgl. Rückbau und Teilentwidmung der Straße Tankweg wird ein Wendehammer für erforderlich gehalten (08T).
 - (8) Alle straßenverkehrsbehördlichen Anordnungen in Bezug auf Regelung des Straßenverkehrs sowie das Einrichten und Absichern von Baustellen sind rechtzeitig mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde abzusprechen und von dieser anordnen zu lassen (08T).
 - (9) Erforderliche Maßnahmen mit Auswirkungen auf signalgeregelte Knoten sind mit LSBG/ S 2 und VD 52 abzustimmen sowie gegebenenfalls anordnen zu lassen (08T).
 - (10) Wegweisende Beschilderung wird von der zuständigen Fachbehörde BfI/ VD 513 geprüft und angeordnet (08T).
 - (11) Fußgänger- und Radfahrerbelange sind während der gesamten Baumaßnahme zu berücksichtigen (08T).
 - (12) Stromversorgung der vorhandenen Nutzer muss weiterhin sichergestellt werden. Daher wird um frühzeitige Information zur geplanten Versorgung des Bauvorhabens und Klärung von möglichen Kollisionspunkten gebeten (10T).
 - (13) Bedeutende Telekomanlagen befinden sich am Rande des Baugebietes. Sie müssen unbedingt erhalten bleiben (12).
 - (14) Es überzeugt nicht, dass die vorhandene Infrastruktur den zusätzlichen Verkehr bewältigen kann, dies ist mit im PFV zu behandeln (32, 65).
 - (15) Vor Beginn der Bauarbeiten ist unbedingt mit dem zuständigen Rohrnetzbezirk Mitte/Süd Kontakt aufzunehmen, da die Graugussleitungen keine mechanischen Kräfte aufnehmen können und bei Erd- und Oberflächenarbeiten in unmittelbarer Nähe dieser Leitungen Bruchgefahr besteht. Ferner befinden sich im Baustellenbereich Steuer- und Nachrichtenkabel der HWW. Eine Beschädigung der Kabel ist zu vermeiden. (90T)

Erwiderung:

- Zu (1) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
Der Ausführungsplanung für die Kaimauer werden die bisher im Hamburger Hafen geltenden Planungsstandards zu Grunde gelegt.
- Zu (2) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
Der Standort für den Radarturm ist aufgrund dieser Einwendung und unter Berücksichtigung der rasanten Schiffsgrößenentwicklung und anderer nautischen Aspekte noch einmal mit dem Oberhafenamt abgestimmt worden.

Entwurf

Dabei ist zu Tage getreten, dass der Standort des Radarturms weiter optimiert werden kann. Durch eine Verschiebung um ein paar Meter in Richtung Wasser und somit weiter in Richtung Mitte des Waltershofer Hafens können auf der nördlichen Seite des Waltershofer Hafens außergewöhnlich große Schiffe mit wachsenden Schiffsbreiten von über 50 m noch festmachen, ohne dass es zu einer Abschattung des Radarbildes kommt.

Abschattungen würden eine freie Sicht auf weite Bereiche des Hafenbeckens nicht mehr zulassen. Sie hätten zur Folge, dass die vorausschauende Beratung, Regelung oder Lenkung des Schiffsverkehrs entweder gar nicht mehr oder nur sehr eingeschränkt möglich wäre.

Diesem Aspekt kommt in Hinblick auf die jüngst beobachtete Entwicklung bei den Reedereien zu immer größeren Schiffseinheiten eine wichtige Rolle zu. Eine Verschiebung wirkt sich also positiv auf die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs innerhalb dieses für den Containerumschlag bedeutenden Teil des Hamburger Hafens aus.

Diese neue Lösung wurde bereits mit den vor Ort Betroffenen, wie z.B. der HHLA, dem Wasserschutzpolizei-kommissariat 1 und der Wasserbehörde, abgestimmt. Mit dieser Lösung ist weiterhin sichergestellt, dass alle Wasserflächen des Waltershofer Hafen im Radarbild erfasst werden.

Darüber hinaus erhält die Radarstationen von der Bundesnetzagentur jeweils eine Standortbescheinigung. Diese bestätigt dem Standort, dass die im §3 der BEMFV (Verordnung über das Nachweisverfahren zur Begrenzung elektromagnetischer Felder) festgelegten Grenzwerte eingehalten werden und somit die Strahlungen für die Betroffenen unschädlich sind. Des Weiteren wird der Standort nach den Regelungen der BEMFV auf Grundlage des § 12 des Gesetzes über Funkanlagen und Telekommunikationseinrichtungen vom 31. Januar 2001 (BGBl. I S. 170) bewertet und die Bescheinigung erteilt.

Für den landseitigen Sektor wird der Radarsender ausgetaktet, d.h. der Sender ist innerhalb eines definierten Winkelbereichs ausgeschaltet. Auf diese Weise wird sichergestellt, dass das Wasserschutzpolizeikommissariat 1 zu keiner Zeit den Radarstrahlen ausgesetzt sein wird.

Somit besteht die Möglichkeit, den Hinweis aus der Einwendung aufzunehmen und der dadurch oben beschriebenen geringfügigen Anpassung des Radarstandortes zu folgen.

Zu (3) Die Forderung des Einwenders wird zur Kenntnis genommen. Zwar ist im unmittelbaren Maßnahmenbereich lokal mit einer dauerhaften Änderung der Strömungsverhältnisse zu rechnen (siehe Gutachten der BAW zu den hydrologischen Auswirkungen, Teil C.1.2 der Antragsunterlage), angesichts deren insgesamt geringer Größenordnung und der ohnehin bestehenden Sorgfaltspflicht für die Schiffsführung sind diese jedoch keinesfalls als potenziell gefahrenverursachend zu bewerten.

Zu (4) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Entwurf

Die zuständige Behörde Designated Authority ist von den Betreibern der Hafenanlagen unterrichtet worden. Die Änderungen der Gefahrenabwehrpläne werden gemäß den gesetzlichen Regelungen des Hafensicherheitsgesetzes (HafenSG) rechtzeitig vor Inbetriebnahme der neuen Terminalflächen durch den Betreiber bei der Designated Authority Hafensicherheit Hamburg beantragt.

Zu (5) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. HPA beachtet die Vorgaben der KampfmittelVO und wird die von der Baumaßnahme betroffenen Flächen bei Erfordernis nach Kampfmitteln untersuchen lassen.

Zu (6) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. HPA wird zu gegebener Zeit einen Mitarbeiter benennen.

Zu (7) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Durch eine geänderte Vermietungsregelung außerhalb des Vorhabengebietes wird voraussichtlich die Anlage eines Wendehammers entbehrlich.

Zu (8) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Der Hinweis wird bei der Planung und Durchführung der späteren Baustelle Beachtung finden.

Zu (9) Siehe zu (8)

Zu (10) Siehe zu (8)

Zu (11) Siehe zu (8)

Zu (12) Siehe zu (8)

Zu (13) Siehe zu (8)

Zu (14) Die Einwendungen sind unbegründet.

Vertiefend zu den im Antragsteil A3, Kapitel 4.4.1 gegebenen Informationen zum Straßenverkehr sei hier ergänzend angemerkt: Die „kurzfristigen Engpässe zu Spitzenzeiten“ beziehen sich wie aus dem Kontext ersichtlich ausschließlich auf den Knoten Waltershofer Damm / Kurt-Eckelmann-Straße. Der in unmittelbarer Nähe hierzu liegende „Waltershofer Knoten“ (Köhlbrandbrücke West – Finkenwerder Straße – Altenwerder Damm) wurde bereits in 2008 für die zukünftigen Verkehrsmengen ausgebaut. Dabei wurde die Kapazität um ca. 50% erweitert (in allen Haupttrichtungen dreispurig statt zweispurig). Den möglichen Engpässen am Knoten Waltershofer Damm / Kurt-Eckelmann-Straße kann durch die bereits genannten organisatorischen Maßnahmen entgegen gewirkt werden. Infrastruktur-Folgemaßnahmen, die im Zusammenhang mit dem Vorhaben stehen, sind daher nicht erforderlich.

Zu den Erläuterungen zum Schienenverkehr (Antragsteil A3, Kapitel 4.4.2) kann ergänzt werden, dass gegenwärtig die Kapazitäten von auch zukünftig stark belasteten Knoten und Streckenabschnitten der Hinterlandverbindungen des Hamburger Hafens ertüchtigt werden. Außerdem hat der dreigleisige Ausbau der Strecke Hamburg – Hannover zwischen Stelle und Lüneburg bereits begonnen.

Zu (15) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Der Hinweis wird bei der Planung und Durchführung der späteren Baustelle Beachtung finden.

Entwurf

2. Bedarfsbegründung

a) Geeignetheit und Gebotenheit des Vorhabens

- (1) Die Planung sei rechtswidrig mangels Bedarf (22, 23, 24, 25, 26, 23, 34, 35, 36, 48, 73). Nach den gegenwärtigen Entwicklungsdaten und Prognosen fehlet es an einem planrechtfertigenden Bedarf (36, 45). Angesichts des rückläufigen Containerverkehrs seien realistische Bedarfe zu ermitteln und bedarfsgerecht zu planen (32, 36). Dieser Aspekt wurde auch im Zuge der Erörterung von Einwendungen thematisiert (Niederschrift S. 7-10).
- (2) Es fehle am Bedarf; unzulässige Vorratsplanung. Im Hafen bestünden bereits Überkapazitäten. Containerumschlag sei stark rückläufig; dies ergebe sich aus der allgemeinen Konjunkturprognose, Kapazitäten im Tiefwasserhafen Wilhelmshaven (21 S. 9 ff.- mit Verweis auf Spiegel-Artikel – k; 14, 17, 19, 21/7, 22, 23, 24, 25, 26, 34, 35, 36, 47, 60 u.a.). Dieser Aspekt wurde auch im Zuge der Erörterung von Einwendungen thematisiert (Niederschrift S. 7-10).
- (3) Es sei nachzuweisen, dass die unverhältnismäßig lange Bauzeit von 6 Jahren, unabhängig vom finanziellen Aufwand, notwendig ist. Es drängt sich der Verdacht auf, dass die wirtschaftliche Entwicklung in die Bauzeit einkalkuliert wurde.(94)
- (4) Es fehle an einer Prüfung der besseren Ausnutzung der vorhandenen Flächen und Kaianlagen (21 S. 13, 39).
- (5) Durch Einsatz innovativer Technologien, wie die der Blocklagerung, könne die Umschlagskapazität auf der bestehenden Fläche auf ca. 8 Mio TEU erhöht werden (83).
- (6) Die Planfeststellung hänge von der nächsten Elbvertiefung ab. Solange diese nicht gewährleistet ist, bestehe kein Bedarf für das Erweiterungsvorhaben (21 S. 14, 36, 48, 94).
- (7) Wachstum könne durch Investition in Bildung statt in den Hafen gefördert werden (21 S. 16).
- (8) Öffentliches Interesse fehle, (21 S. 16, 48) da HPA keine öffentliche Behörde und Eurogate ein privates Unternehmen sei (48, 73).
- (9) Bedarfsbegründung könne nicht auf das Hafenentwicklungsgesetz aus dem Jahre 1982 gestützt werden(14).
- (10) Kosten-Nutzen-Untersuchung gemäß §7 Landeshaushaltsordnung hätten nicht nachprüfbar stattgefunden. Sie sei der zu oberflächlichen Bedarfsbegründung beizufügen (33).
- (11) Der Verwirklichung des Vorhabens stünden unüberwindbare Hindernisse entgegen, da die beabsichtigte Kapazitätserweiterung sich rechtlich nicht erreichen lassen würden, da dies Immissionen zur Folge hätte, die die betroffenen Anlieger nicht hinzunehmen hätten (36). Es fehlt daher an einer Planrechtfertigung.
- (12) Soweit behauptet werde, der Hafen sei der wichtigste Wirtschaftsfaktor und Arbeitgeber der Stadt Hamburg, gebe es keine fundierte Aussage über die tatsächliche Wertschöpfung des Hafens (39).

Entwurf

- (13) Die Steuereinnahmen für Hamburg sind laut Geschäftsberichten 2006 , 2007 der Hamburg Port Authority, gesunken (39).
- (14) Der anwachsende Bereich des Umladens von Container erbringe keine nennenswerte Wertschöpfung, siehe Geschäftsbericht HPA (39).
- (15) Die Schaffung eines Wendebeckens sei nicht erforderlich. Bereits jetzt können auch tiefgehende Schiffe problemlos gedreht werden (75, 76); außerdem beinhaltet bereits das Planfeststellungsverfahren zur Elbvertiefung einen Wendekreis dieses Ausmaßes (48).
- (16) Die Umschlagsprognose von ISL weiche von der durch die BWVI beauftragte Studie „Weiterentwicklung des gemeinsamen Maritimen Clusters der Metropolregion Hamburg und Schleswig-Holsteins, März 2009“ ab (Niederschrift S.10).

Erwiderung:

- Zu (1) Die Einwendung ist unbegründet.
Die Auswirkungen der globalen Wirtschafts- und Finanzkrise haben zu starken Einbußen im Welthandel und damit auch im internationalen Gütertransport geführt. Insbesondere in der ersten Jahreshälfte in 2009 verzeichnete der Hamburger Hafen große Umschlagrückgänge. Dieser Rückgang konnte im weiteren Jahresverlauf jedoch deutlich gebremst werden. Im Jahr 2010 war ein deutlicher Aufwärtstrend im Containerverkehr zu beobachten. Insgesamt konnte der Hamburger Hafen in 2010 ein Wachstum im Containerumschlag von über 12 % verzeichnen. Diese Entwicklung verstärkte sich nochmals im ersten Halbjahr 2011. Gegenüber dem Vorjahreszeitraum nahm der Containerumschlag von Januar bis Juni um gut 17 % zu.
Die aktualisierte Prognose der WTO rechnet für das Jahr 2011 mit einem Anstieg des Welthandelsvolumens von knapp 6 %.
Insbesondere die asiatischen Volkswirtschaften haben sich schnell von den Folgen der Krise erholt und verzeichnen bereits wieder deutliche Wachstumsraten bzgl. des Bruttoinlandsproduktes und des Außenhandels. Die Volksrepublik China als wichtigster Handelspartner des Hamburger Hafens erreichte 2010 ein Wirtschaftswachstum von knapp 10 %.
Die Bedarfsplanungen basieren auf der Annahme global existierender Mechanismen, wie einer internationalen Arbeitsteilung, wachsendem internationalem Warenhandel und daraus resultierenden Zuwächsen im internationalen Güterverkehr. Wenngleich der Warenstrom in Folge der Wirtschafts- und Finanzkrise zwischenzeitlich ins Stocken geriet, so besitzen die Mechanismen weiterhin ihre Gültigkeit, weshalb auch zukünftig von einem Anstieg des internationalen Güterverkehrs ausgegangen werden kann.
In der Vergangenheit konnte insbesondere der Containerverkehr von den oben beschriebenen Trends profitieren. Aus dem Güterstruktureffekt resultiert eine zunehmende Containerisierung im Güterverkehr, weshalb auch zukünftig der Containerverkehr

Entwurf

den größten Wachstumsmarkt im Transportbereich darstellen wird.

Die von der Hamburg Port Authority in Auftrag gegebene und vom Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) und IHS Global Insight durchgeführte Prognose des Umschlagpotentials des Hamburger Hafens aus dem Jahr 2010 zeigt die Entwicklung der Umschlagvolumina in der Nordrange und den potentiellen Anteil Hamburgs daran auf. Dabei wird deutlich, dass nach den zuletzt schwachen Entwicklungen in Zukunft wieder deutliche Zuwächse im Umschlag zu erwarten sind. Die Prognose schätzt bei einer optimistischen Wirtschaftsentwicklung sowie eines neutralen Wettbewerbsszenarios ein mögliches Umschlagvolumen im Hamburger Hafen von 25 Mio. TEU im Jahr 2025. Hieraus wird deutlich, dass die Annahmen bisheriger Prognosen weiterhin ihre Gültigkeit besitzen, die früher prognostizierten Volumina jedoch erst mit einer zeitlichen Verzögerung realisiert werden können. Ziel der Wirtschaftspolitik der Stadt Hamburg ist eine tatsächliche Bindung des prognostizierten Potentials an den Standort Hamburger Hafen. Dazu ist das verlässliche Bereithalten der benötigten Kapazitäten unerlässlich. Die Betrachtung der Marktanteilsverhältnisse im Containerumschlag im Hamburger Hafen zeigt im langjährigen Mittel einen Anteil des CTH von ca. 30 %. Um einen solchen Marktanteil halten bzw. ausbauen zu können bedarf es seitens des CTH unter Annahme der oben genannten Prognose ab dem Jahr 2017 zusätzlicher Kapazitäten. Der Ausbau eines bereits bestehenden Terminals in Waltershof bietet vielerlei Vorzüge gegenüber der Entwicklung eines neuen Terminals in einem anderen Hafengebiet. Das Areal verfügt durch zwei Bahnhöfe bereits über exzellente Anbindungen ins Hinterland. Darüber hinaus sind die Terminals über die BAB 7 straßenseitig nahezu unmittelbar an das Autobahnnetz angebunden. Die geographische Nähe zu den drei Terminals CTH, CTB und CTA sowie zu den großen Distributionszentren in Altenwerder und an der Dradenau bietet ebenfalls Vorteile, da die Fahrtstrecke für Umfuhren von Containern gering ist. Darüber hinaus ergeben sich verkehrstechnische Vorteile aus der Größe der Terminals. So ist mit zunehmenden Containervolumina aufgrund des größeren Konsolidierungspotentials eine bessere Auslastung von Zügen im Hinterland sowie eine bessere Abfertigung von Feederdiensten auf der Wasserseite möglich. Dadurch lassen sich die ökonomisch und ökologisch unvorteilhaften Transporte mit geringer Auslastung reduzieren. Ferner bietet die Lage der Terminals in Waltershof am Eingang des Hamburger Hafens die optimale nautische Erreichbarkeit für Schiffe aller Größenklassen, die den Hamburger Hafen ansteuern können. Die kurze Manövrierzeit beim Ein- und Auslaufen im Hafengebiet ermöglicht eine längere Umschlagzeit am Terminal und optimiert zugleich die Ausnutzung des Tidefensters. Der Hamburger Hafen bindet durch seine starken regionalen Wirtschaftsstrukturen einen Großteil der umgeschlagenen Ladung an den Standort Hamburg. Darüber hinaus sind das große

Entwurf

Angebot an Feederdiensten, mit regelmäßigen wöchentlichen Abfahrten, sowie das dichte, hochfrequente Netz an Verbindungen in das deutsche und europäische Hinterland Wettbewerbsvorteile Hamburgs gegenüber anderen europäischen Hafenstandorten

Zu (2) Die Einwendung ist unbegründet.

Die Auswirkungen der globalen Wirtschafts- und Finanzkrise haben zu starken Einbußen im Welthandel und damit auch im internationalen Gütertransport geführt. Insbesondere in der ersten Jahreshälfte in 2009 verzeichnete der Hamburger Hafen große Umschlagrückgänge. Dieser Rückgang konnte im weiteren Jahresverlauf jedoch deutlich gebremst werden. Im Jahr 2010 war ein deutlicher Aufwärtstrend im Containerverkehr zu beobachten. Insgesamt konnte der Hamburger Hafen in 2010 ein Wachstum im Containerumschlag von über 12 % verzeichnen. Diese Entwicklung verstärkte sich nochmals im ersten Halbjahr 2011. Gegenüber dem Vorjahreszeitraum nahm der Containerumschlag von Januar bis Juni um gut 17 % zu.

Die aktualisierte Prognose der WTO rechnet für das Jahr 2011 mit einem Anstieg des Welthandelsvolumens von knapp 6 %.

Insbesondere die asiatischen Volkswirtschaften haben sich schnell von den Folgen der Krise erholt und verzeichnen bereits wieder deutliche Wachstumsraten bzgl. des Bruttoinlandsproduktes und des Außenhandels. Die Volksrepublik China als wichtigster Handelspartner des Hamburger Hafens erreichte 2010 ein Wirtschaftswachstum von knapp 10 %.

Die Bedarfsplanungen basieren auf der Annahme global existierender Mechanismen, wie einer internationalen Arbeitsteilung, wachsendem internationalem Warenhandel und daraus resultierenden Zuwächsen im internationalen Güterverkehr. Wenngleich der Warenstrom in Folge der Wirtschafts- und Finanzkrise zwischenzeitlich ins Stocken geriet, so besitzen die Mechanismen weiterhin ihre Gültigkeit, weshalb auch zukünftig von einem Anstieg des internationalen Güterverkehrs ausgegangen werden kann.

In der Vergangenheit konnte insbesondere der Containerverkehr von den oben beschriebenen Trends profitieren. Aus dem Güterstruktureffekt resultiert eine zunehmende Containerisierung im Güterverkehr, weshalb auch zukünftig der Containerverkehr den größten Wachstumsmarkt im Transportbereich darstellen wird.

Die von der Hamburg Port Authority in Auftrag gegebene und vom Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) und IHS Global Insight durchgeführte Prognose des Umschlagpotentials des Hamburger Hafens aus dem Jahr 2010 zeigt die Entwicklung der Umschlagvolumina in der Nordrange und den potentiellen Anteil Hamburgs daran auf. Dabei wird deutlich, dass nach den zuletzt schwachen Entwicklungen in Zukunft wieder deutliche Zuwächse im Umschlag zu erwarten sind. Die Prognose schätzt bei einer optimistischen Wirtschaftsentwicklung sowie eines neutralen Wettbewerbsszenarios ein mögliches Umschlagvolumen im Hamburger Hafen von 25 Mio. TEU im Jahr 2025. Hieraus wird

Entwurf

deutlich, dass die Annahmen bisheriger Prognosen weiterhin ihre Gültigkeit besitzen, die früher prognostizierten Volumina jedoch erst mit einer zeitlichen Verzögerung realisiert werden können. In der Analyse des Umschlagpotentials für den Hamburger Hafen, die durch das Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) durchgeführt wurde, werden auch Verdrängungseffekte für den Hamburger Hafen durch die Inbetriebnahme des Containerterminals in Wilhelmshaven berücksichtigt. Das Szenario, welches vom ISL als realistischstes eingeschätzt wird sieht eine Verlagerung von Umschlagvolumina in Höhe von bis zu 1,3 Mio. TEU aus dem Hamburger Hafen vor. Dabei wird es sich jedoch nahezu ausschließlich um Transshipment-Ladung handeln. Für Ladung, die in das traditionelle Hamburger Hinterland (Süd- und Ostdeutschland sowie Skandinavien und Osteuropa) weitertransportiert wird, bleibt der Hamburger Hafen aufgrund seiner exzellenten Anbindung über Schiene, Straße und Binnenwasserstraße der bevorzugte Umschlagplatz. Hierbei spielt insbesondere die hohe Frequenz von Verbindungen ins Hinterland eine bedeutende Rolle als Wettbewerbsvorteil für den Hamburger Hafen. Ferner verfügt die Metropolregion Hamburg über einen starken lokalen Markt, was den Anlauf des Hamburger Hafens für Reedereien attraktiv macht. Wilhelmshaven dagegen steht eher in Konkurrenz zu Rotterdam.

Ziel der Wirtschaftspolitik der Stadt Hamburg ist eine tatsächliche Bindung des prognostizierten Potentials an den Standort Hamburger Hafen. Dazu ist das verlässliche Bereithalten der benötigten Kapazitäten unerlässlich. Die Betrachtung der Marktanteilsverhältnisse im Containerumschlag im Hamburger Hafen zeigt im langjährigen Mittel einen Anteil des CTH von ca. 30 %. Um einen solchen Marktanteil halten bzw. ausbauen zu können bedarf es seitens des CTH unter Annahme der oben genannten Prognose ab dem Jahr 2017 zusätzlicher Kapazitäten. Der Ausbau eines bereits bestehenden Terminals in Waltershof bietet vielerlei Vorzüge gegenüber der Entwicklung eines neuen Terminals in einem anderen Bereich des Hamburger Hafens. Das Areal verfügt durch zwei Bahnhöfe bereits über exzellente Anbindungen ins Hinterland. Darüber hinaus sind die Terminals über die BAB 7 straßenseitig nahezu unmittelbar an das Autobahnnetz angebunden. Die geographische Nähe zu den drei Terminals CTH, CTB und CTA sowie zu den großen Distributionszentren in Altenwerder und an der Dradenau bietet ebenfalls Vorteile, da die Fahrtstrecke für Umfuhren von Containern gering ist. Darüber hinaus ergeben sich verkehrstechnische Vorteile aus der Größe der Terminals. So ist mit zunehmenden Containervolumina aufgrund des größeren Konsolidierungspotentials eine bessere Auslastung von Zügen im Hinterland sowie eine bessere Abfertigung von Feederdiensten auf der Wasserseite möglich. Dadurch lassen sich die ökonomisch und ökologisch unvorteilhaften Transporte mit geringer Auslastung reduzieren. Ferner bietet die Lage der Terminals in Waltershof am Eingang des Hamburger Hafens die optimale nautische

Entwurf

Erreichbarkeit für Schiffe aller Größenklassen, die den Hamburger Hafen ansteuern können. Die kurze Manövrierzeit beim Ein- und Auslaufen im Hafengebiet ermöglicht eine längere Umschlagzeit am Terminal und optimiert zugleich die Ausnutzung des Tidenfensters.

Der Hamburger Hafen bindet durch seine starken regionalen Wirtschaftsstrukturen einen Großteil der umgeschlagenen Ladung an den Standort Hamburg. Darüber hinaus sind das große Angebot an Feederdiensten, mit regelmäßigen wöchentlichen Abfahrten, sowie das dichte, hochfrequente Netz an Verbindungen in das deutsche und europäische Hinterland Wettbewerbsvorteile Hamburgs gegenüber anderen europäischen Hafenstandorten

Zu (3) Der Einwand ist unbegründet.

Die Bautätigkeiten, bestehend aus Teilleistungen der Gewerke Erdbau, Kaimauerbau und Hochbau, setzen sich aus sehr komplexen und ineinander verschachtelten Bauabläufen zusammen. Die Bauzeit wurde auf Basis der Genehmigungsplanung unter Berücksichtigung möglicher Parallelitäten optimiert. HPA hat allein schon aus wirtschaftlichen Gründen kein Interesse an einer künstlich verlängerten Bauzeit.

Zu (4) Die Einwendung ist unzutreffend.

Der limitierende Faktor der möglichen Containerumschlagmenge ist die Länge der Kaimauer, nicht die Hochstapelsysteme und Technologien der Containerlagerung. Unter Berücksichtigung einer kontinuierlichen Schiffsabfertigung, ohne dass Schiffe längere Stunden auf Warteposition verbleiben müssen, liegt die Obergrenze der Umschlagskapazität von Kaianlagen mit Revierfahrt in einer Größenordnung von etwa 2000 TEU je lfd. Kaimeter. Je höher der Feeder-Faktor ist und damit verbunden die Anzahl der Abfertigungen von kleinen Schiffen proportional steigt, desto mehr führt dieses zu einer Reduzierung der Umschlagskapazität pro Kaimeter. In dem dem Antrag zu Grunde liegenden Gutachten (Planfeststellungsunterlage Teil B.2.5 Schalltechnische Berechnungen zur Betriebssituation) ist ausführlich dargestellt, dass durch technische Optimierungen auf der bestehenden Anlage eine maximale Umschlagskapazität von ca. 4 Mio. TEU erreichbar ist. Vor diesem Hintergrund und der vom Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) und IHS Global Insight durchgeführte Prognose des Umschlagpotentials des Hamburger Hafens aus dem Jahr 2010 ist die mit der Westerweiterung beabsichtigte Kapazitätserweiterung erforderlich.

Zu (5) Siehe zu (4)

Zu (6) Die Einwendung ist unbegründet.

Die HPA erwartet die Durchführung und Fertigstellung der Maßnahmen zur Fahrinnenanpassung deutlich vor Fertigstellung der Westerweiterung.

Zu (7) Der Einwand ist unbegründet.

Der Hamburger Hafen leistet in seiner Funktion als Warenumsschlag- und Handelsplatz einen wesentlichen Beitrag zum Erfolg deutscher und europäischer Wirtschaftsunternehmen. Insbesondere die in hohem Maße von Im- und Export abhängige

Entwurf

deutsche Volkswirtschaft benötigt einen Hafen, um den Unternehmen, aber auch den Konsumenten einen Zugang zum internationalen Austausch von Gütern zu ermöglichen. Darüber hinaus ist der Hafen Arbeitgeber für mehr als 155.000 Hamburger Bürger und Einwohner der Metropolregion. Bildung allein schafft noch kein Wachstum. Erst durch unternehmerisches Handeln und dem produktiven Einsatz gut ausgebildeter Beschäftigter kann eine Volkswirtschaft wachsen.

Durch im Hafen generierte Steuereinnahmen in Höhe von mehr als 750 Mio. € im Jahr 2010 können ferner finanzielle Mittel für Bildung erwirtschaftet werden.

Zu (8) Die Einwendung ist unbegründet.

Die Hamburg Port Authority befindet sich als Anstalt öffentlichen Rechts zu 100 % im Eigentum der Freien und Hansestadt Hamburg. Gemäß dem Gesetz über die Hamburg Port Authority (HPAG) obliegt dieser (Zitat) „die Entwicklung, Erweiterung und Bewirtschaftung des Hamburger Hafens einschließlich der hierfür erforderlichen Schaffung einer öffentlichen Infrastruktur für alle Hafennutzerinnen und Hafennutzer, der Ansiedlung von Unternehmen und der Vermietung von Hafengrundstücken“ (Zitatende). Weiterhin begründet die Tatsache, dass durch die Erweiterungsmaßnahme zusätzliche Arbeitsplätze und damit verbunden weitere Wertschöpfung und Steuereinnahmen für die FHH sowie die Metropolregion generiert werden, das Allgemeinwohl.

Eurogate ist durch die genehmigungspflichtigen Änderungen am privaten Hochwasserschutz (inkl. Entwässerung) Mit Antragsteller. HPA bleibt jedoch Hauptantragsteller und macht auf dieser Basis aus den o.g. Gründen das öffentliche Interesse für die Infrastrukturerstellung der Westerweiterung des CTH geltend.

Zu (9) Die Einwendung ist unbegründet.

Das Hafententwicklungsgesetz ist nach wie vor gültig und wird daher auch weiterhin angewendet.

Zu (10) Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Vor Einleiten des Genehmigungsverfahrens wurde im Zuge der Formulierung der Drucksache 18/6205 entsprechend der Landeshaushaltsordnung §7 die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens im Zuge einer Kosten-Nutzen-Untersuchung dargestellt. Die Drucksache ist nach Lesung von der Bürgerschaft beschlossen und anschließend veröffentlicht worden.

Zu (11) Soweit geltend gemacht wird,

- ▶ dass die beabsichtigte Kapazitätserweiterung für die Anlieger unzumutbare Immissionen zur Folge hätten,
- ▶ dass deshalb der Verwirklichung des Vorhabens unüberwindbare Hindernisse entgegenstünden, und
- ▶ dass es daher an einer Planrechtfertigung fehle, ist diese Einwendung unbegründet.

Der Gesichtspunkt der Planrechtfertigung verlangt keine vollumfängliche Prüfung der im-missionsschutzrechtlichen Zulässigkeit des Vorhabens (dazu unter A.). Zudem ist im Rahmen

Entwurf

der vorzunehmenden Prüfung festzustellen, dass das Vorhaben mit dem geltenden Immissionsschutzrecht in Einklang steht (dazu unter B.).

A. Zum Maßstab der Planrechtfertigung

Die Voraussetzung einer Planungsrechtfertigung ergibt sich als grundsätzliches rechtliches Erfordernis aus der Erwägung, dass eine hoheitliche Planung ihre Rechtfertigung nicht etwa schon in sich selbst trägt, sondern im Hinblick auf die von ihr ausgehenden Einwirkungen auf Rechte Dritter für die jeweils konkrete Planungsmaßnahme rechtfertigungsbedürftig ist,

BverwG, Urteil vom 14.02.1975 – IV C 21.74 –, BverwGE 48, 56, 60; Urteil vom 07.07.1978 – IV C 79.76 –, BverwGE 56, 110, 118; Urteil vom 22.03.1985 – 4 C 15/83 –, BverwGE 71, 166, 168.

In diesem Sinne findet eine bestimmte straßenrechtliche Planung ihre Rechtfertigung darin, dass für das mit ihr beabsichtigte Vorhaben nach Maßgabe der vom Bundesfernstraßengesetz allgemein verfolgten Ziele ein Bedürfnis besteht, die mit ihr geplante Maßnahme unter diesem Blickwinkel also objektiv erforderlich ist,

BverwG, Urteil vom 14.02.1975 – IV C 21.74 –, BverwGE 48, 56, 60.

Daraus folgt aber nicht, dass das öffentliche Bedürfnis für ein Vorhaben unabweisbar sein müsste; vielmehr muss es nur vernünftigerweise geboten sein,

BverwG, Urteil vom 07.07.1978 – IV C 79.76 –, BverwGE 56, 110, 118; Urteil vom 22.03.1985 – 4 C 15/83 –, BverwGE 71, 166, 168; Beschluss vom 13.03.1995 – 11 VR 2/95 –, NVwZ 1995, S. 905, 906.

Eine von vornherein nicht realisierbare Planung ist jedoch nicht vernünftigerweise geboten und daher rechtswidrig,

BverwG, Urteil vom 24.11.1998 – 4 C 41.88 –, BverwGE 84, 123, 128; Urteil vom 20.05.1999 – 4 A 12/98 –, NuR 1999, S. 641, 642; OVG Hamburg, Beschluss vom 19.02.2001 – 2 Bs 370/00 –, NVwZ 2001, S. 1173, 1175.

Deshalb ist eine Planung auch von vornherein wegen des Fehlens einer Planrechtfertigung rechtswidrig, wenn der Verwirklichung des Vorhabens schlechthin unüberwindbare rechtliche Hindernisse entgegenstehen,

BverwG, Urteil vom 16.03.2006 – 4 A 1075/04 –, BverwGE 125, 116, 167; OVG Bremen, Urteil vom 13.12.2001 – 1 D 299/01 –, NordÖR 2002, S. 116, 117; OVG Lüneburg, Beschluss vom 05.03.2008 – 7 MS 115/07 –, NVwZ-RR 2008, S. 686, 687; VG Hamburg, Beschluss vom 30.10.2006 – 19 E 3517/06 –, NordÖR 2007, S. 125, 127.

Insbesondere kann die Realisierung insoweit rechtlichen Hindernissen begegnen, als durch das Vorhaben für Anlieger unzumutbare Immissionen entstehen. Deshalb erfordert bereits die Planrechtfertigung eine immissionsschutzrechtliche Vorprüfung,

Entwurf

OVG Bremen, Urteil vom 13.12.2001 – 1 D 299/01 –, NordÖR 2002, S. 116, 117; Urteil vom 13.01.2005 – 1 D 224/04 –, zit. N. juris, Rn. 101; VG Hamburg, Beschluss vom 30.10.2006 – 19 E 3517/06 –, NordÖR 2007, S. 125, 127; vgl. BverwG, Urteil vom 12.08.1998 – 4 CN 4.98 –, BverwGE 109, 246, 249 f.; Beschluss vom 06.02.2003 – 4 BN 5/03 –, Buchholz 406.11 § 1 BauGB Nr. 116.

Unter dem Gesichtspunkt der Planrechtfertigung sind allerdings nur offenkundig unüberwindbare Hindernisse von Bedeutung, OVG Bremen, Urteil vom 13.12.2001 – 1 D 299/01 –, NordÖR 2002, S. 116, 117; Urteil vom 13.01.2005 – 1 D 224/04 –, zit. N. juris, Rn. 101.

In Anlehnung an zum Bauplanungsrecht ergangene Rechtsprechung,

zur Vergleichbarkeit der Rechtsmaterien s. nur BverwG, Urteil vom 16.03.2006 – 4 A 1075/04 –, BverwGE 125, 116, 167, lässt sich auch formulieren, dass

„keinerlei Anhaltspunkte für eine Realisierung“ der Planung bestehen dürfen,

VGH Mannheim, Urteil vom 07.12.1998 – 3 S 3113/97 –, VBIBW 1999, S. 174; Urteil vom 11.05.1999 – 4 BN 15.99 –, zit. N. juris, Rn. 40; Beschluss vom 14.11.2001 – 3 S 605/01 –, NuR 2002, S. 747, 748.

Geht es dagegen um immissionsschutzrechtliche Einwände gegen das Vorhaben, die

- nicht als offenkundig und unüberwindbar anzusehen sind und
- die nicht jede Aussicht der Realisierung des Vorhabens ausschließen,

berührt dies nicht die Planrechtfertigung.

B. Zur immissionsschutzrechtlichen Zulässigkeit des Vorhabens Damit stellt sich für die Zwecke der Stellungnahme zu der Einwendung 2 a 11 nur die Frage der offenkundigen Unvereinbarkeit des Vorhabens und seines späteren Betriebs mit dem Immissionsschutzrecht.

Dabei sind die Beurteilungen der bereits bestehenden Vorbelastungen der Anliegergrundstücke und die Prognose der zu erwartenden zusätzlichen Immissionen durch das Vorhaben zu bewerten. Insofern sind zunächst die zu erwartenden Lärmimmissionen relevant (dazu unter I.), sowie Schadstoff- (dazu unter II.) und Lichtimmissionen (dazu unter III.).

I. Zu den Lärmimmissionen

Hinsichtlich der Lärmimmissionen ist zwischen den Immissionen in der Bauphase und den Immissionen durch den Betrieb der zu erstellenden Anlagen zu differenzieren.

1. Zu den Lärmimmissionen in der Bauphase

a. Die prognostizierten Lärmimmissionen in der Bauphase Die Umweltverträglichkeitsstudie entnimmt die Prognose der zu erwartenden Gesamtbelastung in der Bauphase einer Untersuchung der ted GmbH aus dem Jahr 2009,

Entwurf

technologie, entwicklungen & dienstleistungen GmbH,
Schalltechnische Berechnungen zur Baulärmsituation,
Planfeststellungsunterlage B.2.4.

Dabei wurden jeweils zwei Immissionsaufpunkte in Övelgönne
elbseits der Elbchaussee (Ö1 und Ö2) und vier
Immissionsaufpunkte in Finkenwerder (F1 bis F4) begutachtet. An
diesen Immissionsaufpunkten ergeben sich für die Bauphase
folgende ungünstigsten Werte:

Immissionsaufpunkte: 7-20 Uhr / 20-7 Uhr (dB(A))

Ö1: 55 / 42

Ö2: 58 / 44

F1: 55 / 42

F2: 57 / 44

F3: 57 / 44

F4: 53 / 40

b. Zur rechtlichen Würdigung der Lärmbelastung in der Bauphase
In rechtlicher Hinsicht kommt es darauf an, ob für die durch die
Immissionen belasteten Personen die Zumutbarkeitsschwelle
überschritten wird,

vgl. allgemein BverwG, Urteil vom 17.02.1984 – 7 C 8/82 -,
BverwGE 69, 37, 43 f.

Die anzusetzenden Richtwerte entnehmen die
Umweltverträglichkeitsstudie und das ihr zugrundeliegende
Gutachten der ted GmbH der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift
zum Schutz gegen Baulärm vom 19.08.1970,
Beil. Zum Banz. Nr. 160,

und dabei den Richtwerten für Gebiete, in denen ausschließlich
Wohnungen untergebracht sind. Diese liegen bei 50 dB(A) zur
Tagzeit und 35 dB(A) zur Nachtzeit und entsprechen insoweit den
Richtwerten der TA Lärm für reine Wohngebiete,
Nr. 6.1 lit. E der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm
(TA Lärm) vom 26.08.1998, GMBI. S. 503.

Diese Richtwerte können unter Zugrundelegung des
konservativen Ausgangspunkts der Untersuchungen überschritten
werden. Allerdings ist zu berücksichtigen, dass die Wohngebiete
angesichts des allgemeinen Gebots der Rücksichtnahme
gegenüber dem schallintensiveren benachbarten Hafengebiet
keinen Lärmschutz beanspruchen können, der einem Wohngebiet
ohne eine solche Umgebung zukommt.

Vielmehr sind solche Nutzungskonflikte infolge Lärmimmissionen
in sog. Gemengelagen, d.h. in Bereichen, in denen Gebiete
unterschiedlicher Qualität und Schutzwürdigkeit zusammentreffen,
dem Grundsatz der gegenseitigen Rücksichtnahme entsprechend
auszugleichen. Dabei können situationsbedingte Umstände die
Pflicht zur gegenseitigen Rücksichtnahme mindern und zu einer
erhöhten Hinnahme von sonst nicht (mehr) zumutbaren
Beeinträchtigungen führen. Angesichts der Belastung der
Grundstücksnutzung mit einer gegenseitigen Pflicht zur
Rücksichtnahme ist eine Art „Mittelwert“ zu bilden, der zwischen
den Immissionsrichtwerten liegt, die für benachbarte Gebiete
unterschiedlicher Nutzung und damit unterschiedlicher

Entwurf

Schutzwürdigkeit – bei jeweils isolierter Betrachtung – vorgegeben sind,

vgl. BverwG, Beschluss vom 28.09.1993 – 4 B 151/93 –, Buchholz 406.19 Nachbarschutz Nr. 119; Beschluss vom 12.09.2007 – 7 B 24/07 –, zit. N. juris, Rn. 4.

Diese Mittelwertbildung ist zwar namentlich in Nr. 6.7 der TA Lärm vorgesehen; sie beruht aber auf der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zum allgemeinen Rücksichtnahmegebot, und hängt deshalb nicht von der Anwendbarkeit der TA Lärm ab,

OVG Bremen, Urteil vom 13.12.2001 – 1 D 299/01 –, NordÖR 2002, S. 116, 118; Urteil vom 13.01.2005 – 1 D 224/04 –, zit. N. juris, Rn. 106.

Die Nutzung des Hafengebiets ist in immissionsschutzrechtlicher Hinsicht am ehesten mit einer industriellen Nutzung vergleichbar, VG Hamburg, Beschluss vom 30.10.2006 – 19 E 3517/06 –, NordÖR 2007, S. 125, 127,

so dass in diesem Gebiet die für Industriegebiete geltenden Richtwerte (70dB(A) tags und nachts) als Orientierungshilfe in Ansatz zu bringen sein dürften.

Zwischen den für die Hafennutzung und die Wohnnutzung in Övelgönne und Finkenwerder geltenden Richtwerten muss demnach ein Zwischenwert gebildet werden. Dabei ist aber nicht etwa das arithmetische Mittel der Richtwerte für die aneinander grenzenden Gebiete zu wählen, sondern es hat ein Interessenausgleich stattzufinden,

BverwG, Beschluss vom 28.09.1993 – 4 B 151/93 –, Buchholz 406.19 Nachbar-schutz Nr. 119; Beschluss vom 23.10.2000 – 7 B 71/00 –, DVBl. 2001, S. 642, 643; Beschluss vom 12.09.2007 – 7 B 24/07 –, zit. N. juris, Rn. 4.

Insoweit besteht nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts lediglich ein Vertrauen des Eigentümers eines Wohngrundstücks dahingehend, dass er im Zusammenhang mit einer anders gearteten Nutzung benachbarter Grundstücke nicht mit einer Lärmbelastung rechnen muss, die über das Maß hinausgeht, das in einem Kern-, Misch- und Dorfgebiet zulässig wäre,

BverwG, Beschluss vom 18.12.1990 – 4 N 6/88 –, BRS 50 Nr. 25; Beschluss vom 12.09.2007 – 7 B 24/07 –, zit. N. juris, Rn. 4; vgl. auch Nr. 6.7 Abs. 1 S. 2 TA Lärm.

Diesen Gebieten entspricht in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (Nr. 3.1.1.) das Gebiet mit gewerblichen Anlagen und Wohnungen, in dem weder vorwiegend gewerbliche Anlagen noch vorwiegend Wohnungen untergebracht sind.

Die Heranziehung (höchstens) der Richtwerte für solche Gebiete findet ihren Grund darin, dass auch diese Gebiete dem Wohnen dienen; bei Einhaltung der für diese Gebiete geltenden Richtwerte (60 dB(A) tags, 45 dB(A) nachts) sind deshalb regelmäßig gesunde Wohnverhältnisse gewahrt,

Entwurf

BverwG, Urteil vom 23.09.1999 – 4 C 6/98 –, BverwGE 109, 314, 323; Urteil vom 17.03.2005 – 4 A 18/04 –, BverwGE 123, 152, 158; VGH München, Beschluss vom 25.02.2010 – 22 CS 10.86 –, zit. N. juris, Rn. 13; VG Augsburg, Urteil vom 28.03.2001 – Au 4 K 99.446 –, zit. N. juris, Rn. 71.

Für die Annahme der genannten Richtwerte spricht auch, dass diese Gebiete gerade durch ein Miteinander von Wohnnutzung und gewerblicher Nutzung gekennzeichnet sind und die Richtwerte daher gerade dieses Miteinander regeln, VG Augsburg, Urteil vom 28.03.2001 – Au 4 K 99.446 –, zit. N. juris, Rn. 71.

Zudem spricht für diese Richtwerte die bereits an den Immissionsaufpunkten zu verzeichnende deutliche Vorbelastung. Diese stellt sich nach den Darstellungen der Umweltverträglichkeitsstudie und des ihr zugrundeliegenden Gutachtens,

technologie, entwicklungen & dienstleistungen GmbH, Schalltechnische Berechnungen zur Betriebslärmsituation, Planfeststellungsunterlage B.2.5,

wie folgt dar (als Langzeitimmissionspegel (dB(A)):

Immissionsaufpunkte: 6-22 Uhr / 22-6 Uhr

Ö1: 56,2 / 55,2

Ö2: 50,4 / 48,2

F1: 54,1 / 52,2

F2: 54,4 / 52,6

F3: 52,3 / 50,0

F4: 46,6 / 44,3

Demnach liegt bereits die Vorbelastung entweder dicht an den Richtwerten für Gebiete mit gewerblicher und Wohnnutzung oder überschreitet diese (insbesondere zur Nachtzeit) bereits.

Für die Gemengelage sind daher die Richtwerte für Gebiete, in denen ohne einseitige Dominanz sowohl gewerbliche als auch Wohnnutzung vorkommen, heranzuziehen. Diese liegen bei 60 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts.

Diese Richtwerte werden selbst nach der – oben dargestellten – Prognose für die ungünstigste Variante der zu erwartenden Bauarbeiten eingehalten. Der Baulärm führt deshalb nicht zu unzumutbaren Belastungen der Anwohner.

Diese Beurteilung ergäbe sich erst recht, wenn man der Auffassung des Einwenders folgen wollte, wonach wegen der längeren Dauer der Bauarbeiten die Richtwerte für Dauermaßnahmen, namentlich die TA Lärm, anzuwenden seien. Diese sieht ausdrücklich die Bildung von Zwischenwerten vor; die anzusetzenden Richtwerte wären dieselben wie die hier angewendeten. Soweit nach der TA Lärm Zuschläge für besonders lärmempfindliche Zeiten zu berücksichtigen wären, ergäben sich für die Mittelungspegel für Werkzeuge Zuschläge von 1,9 dB(A), für Sonn- und Feiertage solche von 3,6 dB(A),

technologie, entwicklungen & dienstleistungen GmbH, Schalltechnische Berechnungen zur Betriebslärmsituation, Planfeststellungsunterlage B.2.5, S. 53.

Entwurf

An Werktagen wären die Richtwerte der Gemengelage damit immer noch eingehalten. An Sonn- und Feiertagen ergäbe sich eine Überschreitung von maximal 2,6 dB(A) (Immissionsaufpunkte Ö2, F2 und F3 zur Nachtzeit), die durch andere Varianten der Bauarbeiten vermieden werden können.

Insgesamt trifft es deshalb nicht zu, dass bereits den Bauarbeiten unüberwindliche Hindernisse aus dem Immissionsschutzrecht entgegenstünden.

2. Die Lärmimmissionen durch den Betrieb des Vorhabens
Dazu wird auf die Stellungnahmen zu den ASA 5a1, 5a2, 5b1 und 5b2 verwiesen.

II. Zu den prognostizierten Luftschadstoffimmissionen

Die prognostizierten Luftschadstoffimmissionen überschreiten nach den Angaben der Umweltverträglichkeitsstudie und des ihr zugrundeliegenden Gutachtens,

Lairm Consult GmbH, Luftschadstoffuntersuchung zur Westerweiterung des CTH,

hinsichtlich keines Schadstoffs und an keinem Immissionsaufpunkt die Grenzwerte. Dies gilt auch sowohl für die Bauphase als auch den Betrieb der neuen Hafenanlagen. Die Auswirkungen des Gesamtvorhabens sind demnach als unerheblich zu beurteilen.

III. Zu den prognostizierten Lichtimmissionen

Auch die prognostizierten Lichtimmissionen in der Betriebssituation bewerten die Umweltverträglichkeitsstudie und das ihr zugrundeliegende Gutachten,

Gutachten zur Frage der Lichtimmissionen an den nächstgelegenen Wohnhäusern durch die geplante Westerweiterung des Containerterminals Hamburg, Lichtimmissionsberechnung zur Betriebssituation, Planfeststellungsunterlage B.2.7,

als unbedenklich. Die Einwendung gegen die Planrechtfertigung vermag dies nicht in Zweifel zu ziehen.

Soweit eingewendet wird, es gebe keine Untersuchung der Lichtimmissionen in der Bauphase, ist bereits nicht ersichtlich, dass in der Bauphase eine größere Beleuchtungsanlage notwendig sein sollte als beim Betrieb der zu errichtenden Anlage, auf der die rund um die Uhr gearbeitet werden soll. Sollte dies dennoch der Fall sein, wäre dem durch Änderungen an der Beleuchtung, notwendigerweise auch durch eine Beschränkung der Bauarbeiten bei Dunkelheit, zu begegnen. Unüberwindliche rechtliche Hindernisse und ein Ausschluss der Planrechtfertigung ergeben sich insofern nicht.

C. Ergebnis

Folglich scheitert auch die Planrechtfertigung nicht an einem aus dem Immissionsschutzrecht abzuleitenden unüberwindbaren rechtlichen Hindernis.

Da es unter dem Gesichtspunkt der Planrechtfertigung nur auf unüberwindbare und offenkundige rechtliche Hindernisse ankommt (dazu oben unter A.), bedarf es insofern keiner Prüfung, ob die Anwohner etwa einen Anspruch auf Maßnahmen des passiven Lärmschutzes haben. Ein solcher Anspruch stünde nicht

Entwurf

- unmittelbar der Realisierung des Vorhabens im Wege, sondern allenfalls der Realisierung ohne Vornahme solcher Schutzmaßnahmen.
- Zu (12) Die Einwendung ist unbegründet.
Die HPA hat die Firma PLANCO Consulting damit beauftragt, die Analyse der regional- und gesamtwirtschaftlichen Bedeutung des Hamburger Hafens für das Jahr 2010 zu aktualisieren. Hieraus ermittelte PLANCO für die Stadt Hamburg eine hafensabhängige Bruttowertschöpfung von knapp 12,5 Mrd. €. Damit waren 14,2% der insgesamt in Hamburg generierten Bruttowertschöpfung vom Hafen abhängig.
- Zu (13) Der Einwand wird zur Kenntnis genommen.
Der Rückgang ist in erster Linie auf eine Senkung des Steuersatzes zur Erhebung der Körperschaftsteuer zurückzuführen. Das gesamte hafensabhängige Steueraufkommen der Stadt Hamburg stieg im Jahr 2008 auf 867 Mio. €. Dies entspricht einem Zuwachs gegenüber dem Vorjahr von über 5 %. Nach den erwartungsgemäßen Einbußen bei den hafensabhängigen Steuereinnahmen im Krisenjahr 2009 stiegen die Steuereinnahmen im Jahr 2010 um über 11 % und es konnten im Jahr 2010 über 750 Mio. € erwirtschaftet werden.
- Zu (14) Der Einwand ist unzutreffend.
Im Jahr 2010 generierte der Containerumschlag auf dem Gebiet der Stadt Hamburg eine Bruttowertschöpfung von etwa 8,5 Mrd. €. Dabei sind gut 67 % der hafensabhängigen Bruttowertschöpfung in Hamburg dem Containerverkehr zuzurechnen.
- Zu (15) Der Einwand ist unzutreffend.
Die Maßnahme „Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe“ beinhaltet nicht die Herstellung eines Wendbeckens mit 600 m Durchmesser bzw. dessen Erweiterung auf diesen Durchmesser. Im Zuge des Fahrrinnenausbaus ist lediglich eine Anpassung der Tiefe des derzeit bestehenden Schiffsdrehschleises an die neuen Solltiefen der Fahrrinne vorgesehen, nicht jedoch eine Vergrößerung.
Die Erweiterung des Durchmessers des Drehschleises von heute 480 m auf 600 m als Teil des vorliegenden Planfeststellungsantrags für die Westerweiterung des CTH wird erst möglich durch den mit beantragten Rückbau der Landspitze am Parkhöft. Die Erweiterung des Drehschleises ist erforderlich, um auch den größten derzeit in Fahrt befindlichen Containerschiffen mit einer Länge von bis zu 400 m sichere Drehmanöver unter langfristig akzeptablen nautischen Bedingungen zu ermöglichen (siehe hierzu Teil A.3, Seite 51 ff der Planfeststellungsunterlage).
- Zu (16) Der Einwand ist unzutreffend.
Die zitierten Wachstumsraten in der durch die BWVI beauftragten Studie stammen aus der Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen (sogenannte Seeverkehrsprognose) der Firma Planco aus dem Jahr 2007. Hierin wird für die Jahre 2004 bis 2025 eine durchschnittliche Wachstumsrate von 5,3 % für den Hamburger Hafen ausgewiesen. Dabei handelt es sich allerdings um das Wachstum des Gesamtumschlages, d.h. sämtlicher

Entwurf

Ladungskategorien einschließlich des Containerumschlags. Die Seeverkehrsprognose wird derzeit im Auftrag des BMVBS neu erarbeitet.

Für die HPA ist die Prognose des Umschlagpotentials des Hamburger Hafens, erstellt durch das ISL im Jahr 2010, die aktuellere und somit maßgebliche Planungsgrundlage.

Entwurf

3. Fachplanerische Abwägung

a) Grundsätzliches

- (1) Gegen das Gebot gerechter Abwägung aller betroffenen öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit werde verstoßen (14).
- (2) Die Planfeststellungsunterlagen ließen keine Abwägungsentscheidung erkennen, die den Schutz der Bevölkerung vor Immissionen hinreichend berücksichtigt (14).

Erwiderung:

Zu (1)

Zu (2)

b) Planalternativen und Varianten

- (1) Alternativen seien zu prüfen gewesen (36, 39, 76). Dieser Aspekt wurde auch im Zuge der Erörterung von Einwendern thematisiert. (Niederschrift S. 13). Dabei wurde ergänzt, dass die nach einer Grobrasterung herausfallenden Alternativen auch im Antrag hätten dargestellt sein müssen (21).
- (2) Durch Einsatz innovativer Technologien, wie die der Blocklagerung, könne die Umschlagskapazität auf der bestehenden Fläche auf ca. 8 Mio TEU erhöht werden (83).
- (3) Steinwerder als Standortalternative sei zu prüfen (21 S. 16; 14). Dieser Aspekt wurde auch im Zuge der Erörterung von Einwendern thematisiert (u.a. 36). (Niederschrift S. 13/14).
- (4) Bereits heute seien in benachbarten Wohnungen beim Drehen der Schiffe vor der Einfahrt Parkhafen deutlich wahrnehmbare Vibrationen feststellbar. Das Wendebassin sei deshalb in den Bereich vor den Köhlfleet zu verlegen. Hier liegt die Wohnbebauung nicht unmittelbar an der Uferzone (75).
- (5) Insbesondere der Anlage des Wendekreises wird widersprochen, da bereits das Planfeststellungsverfahren zur Elbvertiefung einen Wendekreis dieses Ausmaßes enthalte (48).
- (6) Landstromtechnik zur Energieversorgung liegender Schiffe solle berücksichtigt werden (91T)
- (7) Alternative „Rückbau Landspitze“ (Niederschrift S. 12) Es wurde im Erörterungstermin angeregt, die Planung dahingehend zu verändern, dass der Petroleumhafen bestehen bleibe und die Elbe im Bereich des Vorlandes verbreitert würde, indem man die gesamten Flächen nördlich des Petroleumhafens abtrage.
- (8) Alternative „Dock-Hafen“ (Niederschrift S. 12) In der Erörterung wurde die Frage gestellt, warum die bestehenden Liegeplätze am Petroleumhafen nicht für Großschiffe ertüchtigt werden können (Modell eines „Dock-Hafens“) (75).
- (9) Alternative „Rückverlegung der Kaimauer am Bubendeyufer um eine Schiffsbreite (Niederschrift S. 14) Die Einwender unterbreiten als weitere Alternative die Verlegung des Bubendeyufers um eine Schiffsbreite nach Süden (24).

Entwurf

- (10) Die Einbeziehung weitere Flächen auf der Dradenau zur Nutzung als Containerterminalfläche sei zu erwägen (Niederschrift S.13)
Die Einwender halten die Einbeziehung weiterer Flächen auf der Dradenau für möglich und erwägenswert (26).

Erwiderung:

- Zu (1) Soweit geltend gemacht wird, dass Alternativen zu prüfen gewesen wären, ist diese Einwendung unbegründet.
Alternativen/Varianten (Standortalternativen im Hafen, alternative Ausbildung am Standort Petroleumhafen, Varianten zum Einbau von Boden und alternative Entsorgungsverfahren für belastete Aushubmassen, Alternativen im Kaimauerbau) sind ausführlich in der Vorhabensbeschreibung (Teil A.3 der Antragsunterlage, Seite 70 ff) behandelt worden.
Darüber hinaus kann ergänzend ausgeführt werden:
Vorab ist festzuhalten, dass der Umstand, dass weitere theoretisch in Betracht kommende Alternativen nicht in die nähere Prüfung einbezogen worden sind, weil sich diese auf den ersten Blick als zur Erreichung des Vorhabensziels nicht geeignet erwiesen haben, rechtlich nicht zu bestehen ist.
Ausgangspunkt sind insoweit die von der Rechtsprechung entwickelten Grundsätze,
- dass nur „ernsthaft sich anbietende Alternativlösungen [...] bei der Zusammenstellung des abwägungserheblichen Materials berücksichtigt werden und mit der ihnen objektiv zukommenden Bedeutung in die vergleichende Prüfung der von den möglichen Alternativen jeweils berührten öffentlichen und privaten Belange Eingang finden“
- dass die „Planfeststellungsbehörde [...] indes nicht verpflichtet [ist], die Variantenprüfung bis zuletzt offen zu halten und alle von ihr zu einem bestimmten Zeitpunkt erwogenen oder von dritter Seite vorgeschlagenen Alternativen gleichermaßen detailliert und umfassend zu untersuchen“, sondern dass sie „auch im Bereich der Planungsalternativen [...] den Sachverhalt nur so zu klären, wie dies für eine sachgerechte Entscheidung und eine zweckmäßige Gestaltung des Verfahrens erforderlich ist“,
und
- dass sie insbesondere befugt ist, „Alternativen, die sich aufgrund einer Grobanalyse als weniger geeignet erweisen, schon in einem frühen Verfahrensstadium auszuschneiden“,
BverwG, Beschluss vom 24.04.2009 – 9 B 10/09 -, NVwZ 2009, S. 986 f.
In der Entscheidung heißt es dann weiter:
„Neben diesen in erster Linie die Zusammenstellung des Abwägungsmaterials betreffenden Vorgaben ist zu berücksichtigen, dass die eigentliche planerische Entscheidung zwischen zwei oder mehreren Trassenvarianten nur eingeschränkter gerichtlicher Kontrolle unterliegt. Nach der gefestigten Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts sind die Grenzen der planerischen Gestaltungsfreiheit bei der Auswahl

Entwurf

zwischen verschiedenen Trassenvarianten erst dann überschritten, wenn eine andere als die gewählte Linienführung sich unter Berücksichtigung aller abwägungserheblichen Belange eindeutig als die bessere, weil öffentliche und private Belange insgesamt schonendere darstellen würde, wenn sich mit anderen Worten diese Lösung der Behörde hätte aufdrängen müssen [...].“ Es liegt auf der Hand, dass dies in gleicher Weise wie für Fernstraßentrassen auch für Standorte für Containerumschlag und alternativ in Betracht kommende Zuschnitte derartiger Anlegeplätze gilt. Auch hier hat die Planfeststellungsbehörde daher einen weiten Spielraum bei der Beurteilung der Frage, ob die Entscheidung des Vorhabenträgers für eine bestimmte der in Betracht gezogenen Alternativen abwägungsgerecht erscheint. In diesem Kontext ist ausdrücklich anerkannt, dass bei der Alternativenprüfung und –entscheidung auch Gesichtspunkte der Kosten und damit der Wirtschaftlichkeit eingestellt werden dürfen, vgl. BverwG, Urteil vom 21.05.2008 – 9 A 68/07 –, zitn.juris, Rdnr. 20

auch wenn diesem Kriterium natürlich kein relativer oder gar absoluter Gewichtungsvorrang zuzumessen ist.

Zu (2)

Die Einwendung ist unzutreffend.

Der limitierende Faktor der möglichen Containerumschlagmenge ist die Länge der Kaimauer, nicht die Hochstapelsysteme und Technologien der Containerlagerung. Unter Berücksichtigung einer kontinuierlichen Schiffsabfertigung, ohne dass Schiffe längere Stunden auf Warteposition verbleiben müssen, liegt die Obergrenze der Umschlagskapazität von Kaianlagen mit Revierfahrt in einer Größenordnung von etwa 2.000 TEU lfd. Kaimeter. Je höher der Feeder-Faktor ist und damit verbunden die Anzahl der Abfertigungen von kleinen Schiffen proportional steigt, desto mehr führt dieses zu einer weiteren Limitierung der 2.000 TEU pro Kaimeter. In dem dem Antrag zu Grunde liegenden Gutachten ist ausführlich dargestellt, dass durch technische Optimierungen auf der bestehenden Anlage eine maximale Umschlagskapazität von ca. 4. Mio. TEU erreichbar ist. Vor diesem Hintergrund und der prognostizierten Mengensteigerung ist die mit der Westerweiterung beabsichtigte Kapazitätserweiterung erforderlich.

Zu (3)

Der Einwand ist unzutreffend.

Der Hafbereich Steinwerder wurde in der Antragsunterlage A.3, Seite 70ff vorgestellt und als Alternative diskutiert.

Ergänzend kann ausgeführt werden:

Der Ausbau eines bereits bestehenden Terminals in Waltershof bietet vielerlei Vorzüge gegenüber der Entwicklung eines neuen Terminals in einem anderen Bereich des Hamburger Hafens. Das Areal verfügt durch zwei Bahnhöfe bereits über exzellente Anbindungen ins Hinterland. Darüber hinaus sind die Terminals über die BAB 7 straßenseitig nahezu unmittelbar an das Autobahnnetz angebunden. Die geographische Nähe zu den drei Terminals CTH, CTB und CTA sowie zu den großen Distributionszentren in Altenwerder und an der Dradenau bietet

Entwurf

ebenfalls Vorteile, da die Fahrtstrecke für Umfuhren von Containern gering ist. Darüber hinaus ergeben sich verkehrstechnische Vorteile aus der Größe der Terminals. So ist mit zunehmenden Containervolumina aufgrund des größeren Konsolidierungspotentials eine bessere Auslastung von Zügen im Hinterland sowie eine bessere Abfertigung von Feederdiensten auf der Wasserseite möglich. Dadurch lassen sich ökonomisch und ökologisch unvorteilhafte Transporte mit geringer Auslastung reduzieren. Ferner bietet die Lage der Terminals in Waltershof am Eingang des Hamburger Hafens die optimale nautische Erreichbarkeit für Schiffe aller Größenklassen, die den Hamburger Hafen ansteuern können. Die kurze Manövrierzeit beim Ein- und Auslaufen im Hafengebiet ermöglicht eine längere Umschlagzeit am Terminal und optimiert zugleich die Ausnutzung des Tidefensters.

Der Hafenbereich Steinwerder ist nach wie vor Gegenstand der derzeitigen Planungen der HPA. Somit stellt ein ggf. dort geplantes Containerterminal zwar eine Ergänzung zur Kapazitätssteigerung, jedoch keine Alternative zur Westerweiterung des CTH dar.

Zu (4) Die Einwendung ist unbegründet.

Die im Bereich der Einfahrt zum Köhlfleet zur Verfügung stehende Wasserfläche ist laut Aussage des Oberhafenamtes für Drehkreise der erforderlichen Größenordnung, d.h. für den bestehenden 480 m als auch den geplanten 600 m Durchmesser, zu klein. Im Übrigen liegt auch dort Wohnbebauung (Finkenwerder) in unmittelbarer Nähe. Die durch die drehenden Schiffe und die unterstützenden Seeschiffsassistenzschleppern erzeugten Emissionen würden steigen, da eine erheblich längere Strecke vom Drehkreis zum Liegeplatz oder umgekehrt zurück zu legen ist. Zudem ist die Erweiterung eines bestehenden Drehkreises einem kompletten Neubau vorzuziehen.

Für die Bewertung von Erschütterungen steht die DIN 4150 „Erschütterungen im Bauwesen“ zur Verfügung. Im Teil 2 „Einwirkungen von Erschütterungen auf Menschen“ und im Teil 3 „Einwirkungen von Erschütterungen auf Gebäude“ werden Anhaltswerte gegeben. Wie Messungen bestätigen, werden die Normwerte nicht überschritten (siehe hierzu auch Erwiderung zu ASA 5e7).

Eine erhebliche Belästigung der Menschen und eine Gefährdung der Gebäudesubstanz liegen somit nicht vor.

Zu (5) Der Einwand ist unbegründet.

Es ist unzutreffend, dass die Maßnahme „Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe“ die Herstellung eines Wendebeckens mit 600 m Durchmesser bzw. dessen Erweiterung auf diesen Durchmesser beinhaltet. Im Zuge des Fahrrinenausbaus ist lediglich eine Anpassung der Tiefe des derzeit bestehenden Schiffsdrehkreises an die neuen Solltiefen der Fahrrinne vorgesehen, nicht jedoch eine Vergrößerung.

Die Erweiterung des Durchmessers des Drehkreises von heute 480 m auf 600 m als Teil des vorliegenden

Entwurf

Planfeststellungsantrags für die Westerweiterung des CTH wird erst möglich durch den mitbeantragten Rückbau der Landspitze am Parkhöft. Die Erweiterung des Drehkreises ist erforderlich, um auch den größten derzeit in Fahrt befindlichen Containerschiffen mit einer Länge von bis zu 400 m sichere Drehmanöver unter akzeptablen langfristig nautischen Bedingungen zu ermöglichen (siehe hierzu Teil A.3, Seite 51 ff der Planfeststellungsunterlage).

Zu (6)

Der Einwand wird zur Kenntnis genommen.

Im Hamburger Hafen werden Binnenschiffe bereits seit geraumer Zeit mit Landstrom versorgt. Für Seeschiffe fehlen bislang weltweit gültige technische Standards und Normen für z.B. die Land- und Bordnetzspannung, die Land- und Bordnetzfrequenz und die Anschlusssysteme (im Sommer 2011 wurde eine Vornorm allerdings nur für die Steckverbindung erlassen). Zusätzlich erschweren diverse offene Fragen, wie z.B. ungeklärte Haftungsfragen, betriebliche Belange der Terminals und steuerliche Ungleichheiten innerhalb der EU eine Umsetzung. Die HPA verfolgt die technische und rechtliche Entwicklung und wird bei neuen Planungen, also auch beim beantragten Vorhaben, die Möglichkeiten der Nachrüstung von Landstromanschlüssen nach Maßgabe der jeweils vorliegenden Informationen prüfen und im Rahmen der Möglichkeiten berücksichtigen. Um eine wettbewerbsneutrale Regelung zu ermöglichen, finden Gespräche auf internationaler Ebene und mit verschiedenen europäischen Häfen zur Ausgestaltung von Landstromanschlüssen statt.

Zu (7)

Diese Anregung ist abzulehnen, ohne dass es weitergehender Prüfung bedarf. Nach der Rechtsprechung kann von einer in die nähere Prüfung einzubeziehenden Alternative nur dann ausgegangen werden, wenn sich das Planungsziel trotz ggf. hinnehmbarer Abstriche auch mit ihr erreichen lässt. Diese Voraussetzung ist bezüglich der angeregten Variante nicht gegeben, da bei dieser wesentliche Bestandteile des Planungsziels des Vorhabens nicht nur mit Abstrichen, sondern gar nicht erreicht werden könnten.

Als ein wesentlicher Bestandteil des Planungsziels des Vorhabens, der nicht erreicht werden könnte, ist hier die Kaimauerlänge zu nennen, die den limitierenden Faktor der möglichen Containerumschlagmenge darstellt. Die von den Einwendern genannte Alternative hätte eine kürzere Kaimauerstrecke, so dass nur noch max. zwei Großschiffe gleichzeitig abgefertigt werden könnten, d.h. ein Feederschiff weniger als bei der Vorzugsvariante.

Zudem würde bei der angeregten Alternative als zweiter wesentlicher Bestandteil der landseitige Operationsbereich an den Liegeplätzen fehlen. Für eine Zwischenlagerung der Container bis zum Abtransport wäre dann der zusätzlich notwendige Platz nicht vorhanden. Logistisch geeignete und sinnvoll zusammenhängende Flächen in der erforderlichen Größe sind auch nicht an anderer Stellen, d.h. im Bereich des bestehenden Terminals oder im unmittelbaren Umfeld des Terminals (siehe hierzu auch Erwiderung zu ASA 3b10), vorhanden.

Entwurf

Damit wären auch die mit der Vorzugsvariante angestrebten Umschlagsmengen und deren Weiterverteilung nicht zu erreichen. Folglich können aber die oben genannten Kernelemente des Planungsziels nicht einmal mit Abstrichen, sondern gar nicht erreicht werden, so dass diese Variante schon aus diesem Grunde keine einer weitergehenden Prüfung bedürftige Alternative im Rechtssinne darstellt.

Somit ist die beantragte Variante vorzuziehen und die angeregte angebliche Alternative abzulehnen.

Zu (8) Diese Anregung ist abzulehnen, da – wie bei 3b7 – auch bei dieser vermeintlichen Alternative das Planungsziel nicht einmal mit hinnehmbaren Abstrichen erreicht werden könnte, sondern wesentliche und unverzichtbare Kernbestandteile des Planungsziels nicht realisierbar wären. Der Petroleumhafen ist für eine Nutzung als „Dockhafen“ ungeeignet.

Sowohl die Abfertigung auf beiden Seiten als auch an nur einer Seite wäre nicht durchführbar, da die Abmessungen des Hafenbeckens und deren Einfahrt aus nautischer und betrieblicher Sicht nicht ausreichen. Insbesondere ein unabhängiges „Ein- und Ausparken“ von max. zwei in Ost-West-Richtung hintereinanderliegenden (Groß)Schiffen wäre aufgrund der zu geringen Hafenbeckenbreite nicht möglich. Dies ist jedoch speziell aus betrieblichen Gründen jederzeit zwingend erforderlich.

Somit könnte man bei der angeregten Alternative auch nicht die sich aus der Planungsprämisse der Vorzugsvariante ergebende flexibel nutzbare Kaimauerlänge herstellen. Diese stellt jedoch einen wesentlichen Bestandteil des Planungsziels des Vorhabens und den limitierenden Faktor der möglichen Containerumschlagmenge dar.

Hinzu kommt, dass bei der angeregten Alternative als zweiter wesentlicher Bestandteil der landseitige Operationsbereich der Liegeplätze deutlich kleiner als bei der Vorzugsvariante ausfallen und somit nicht ausreichen würde. Zudem wäre diese zu kleine Fläche speziell aus logistischer Sicht ungünstig an die bestehenden Flächen angebunden.

Für eine Zwischenlagerung der Container bis zum Abtransport wäre dann der zusätzlich notwendige Platz nicht vorhanden. Logistisch geeignete und sinnvoll zusammenhängende Flächen in der erforderlichen Größe sind auch nicht an anderer Stellen, d.h. im Bereich des bestehenden Terminals oder im unmittelbaren Umfeld des Terminals (siehe hierzu auch Erwiderung zu ASA 3b10), vorhanden.

Folglich können aber die oben genannten Kernelemente des Planungsziels nicht einmal mit Abstrichen, sondern gar nicht erreicht werden, so dass diese Variante schon aus diesem Grunde keine einer weitergehenden Prüfung bedürftige Alternative im Rechtssinne darstellt.

Somit ist die beantragte Variante vorzuziehen und die angeregte angebliche Alternative abzulehnen.

Entwurf

- Zu (9) Diese Anregung ist abzulehnen. Diese vermeintliche Alternative würde mit der Rückverlegung der Kaimauer zu keinerlei wesentlicher Verbesserung bezüglich der Immissionen führen. Diese Alternative hätte aber gegenüber der beantragten Variante klare Nachteile, wie z.B. die Reduzierung der Umschlagsfläche und ungünstigere Strömungsverhältnisse an den Liegeplätzen. Somit ist die beantragte Variante vorzuziehen die unterbreitete angebliche Alternative abzulehnen.
- Zu (10) Diese Erwägung ist nicht zielführend und somit abzulehnen. Ungeachtet einer Präklusion dieser Einwendung ist anzumerken, dass im Bereich der Dradenau keine ausreichenden und aus terminalbetriebstechnischer Sicht sinnvoll zusammenhängenden Flächen vorhanden sind. Die derzeit nicht in langfristigen Mietverträgen vergebenen Einzelflächen sind im Wesentlichen planungsbetroffen und deutlich zu klein. Folglich sind keine Flächen auf der Dradenau und somit auch nicht im sinnvollen Terminalzusammenhang für das Projekt Westerweiterung vorhanden.

Entwurf

4. Betroffenheiten in der Bauphase

a) Allgemeines zu Immissionen

- (1) Die nach Bundesrecht und nach Hamburgischem Landesrecht einzuhaltenden Richt- und Grenzwerte werden weit überschritten. Es ist mit höheren Immissionswerten zu rechnen, als im Planfeststellungsantrag und den dem Antrag beigefügten Untersuchungen prognostiziert. (49, 50, 51, 52, 53, 55, 77, 105 u.a.)
- (2) Die bereits bestehenden Belastungen der Anwohner durch die bestehenden Containerterminal-Anlagen werden nicht im Einzelnen beschrieben. (21)

Erwiderung:

- Zu (1) Die Einwendung ist unbegründet.
Es gibt weder im Bundesrecht noch nach Hamburger Landesrecht Grenzwerte für gewerbliche Anlagen. Es handelt sich immer um Richtwerte, teilweise auch um Orientierungswerte. Die TA Lärm, als Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm nimmt Seehafenumschlagsanlagen von Ihrem Anwendungsbereich aus. Die Berechnungen der Immissionen erfolgen unter Berücksichtigung von konservativen Ansätzen und liegen somit auf der sicheren Seite. Messungen belegen dies.
Für den Baulärm sind ebenfalls keine Grenzwerte aus der AVV Baulärm bekannt. Eine Überschreitung der Immissionsrichtwerte ist nach Nummer 5.2 der AVV Baulärm insbesondere für zeitlich begrenzte Vorhaben zulässig. In Ballungsräumen sind Bauarbeiten ohne deutliche Überschreitungen der Immissionsrichtwerte an den teilweise wenige Meter entfernten Wohnbebauungen gar nicht möglich. Deshalb lässt die AVV Baulärm auch deutliche Überschreitungen bei Einhaltung des Standes der Technik zu.
Siehe hierzu auch die Stellungnahme zu 5a1.
- Zu (2) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
In Unterlage B.1, Kap. 3 (Schutzgut Mensch) wird die bestehende Vorbelastung im Rahmen der Beschreibung und Bewertung des Ist-Zustandes berücksichtigt. Bezugsraum ist das schutzgutspezifische Untersuchungsgebiet. Eine detaillierte Einzeldarstellung ist an dieser Stelle nicht zielführend, da die verschiedenen (Emissions)quellen im Zusammenwirken die Vorbelastungssituation bedingen.

b) Lärm

- (1) Es seien unzumutbare Lärmbelastigungen durch die Bautätigkeiten zu erwarten. (13, 20, 21/7, 22, 23, 24, 25, 26, 34, 35)
- (2) Der bei den Rückbaumaßnahmen gemäß Ziffer 2.3 Teil A 3 Erläuterungsbericht zu erwartende Lärm wird zum Teil nicht beschrieben (z.B. Brech- und Siebanlage für rückgebaute Betonteile, dürfte mehr als 120 dB(A) betragen) (21 S. 17) .

Entwurf

- (3) Es sei sehr viel erheblicherer Lärm zu erwarten, als prognostiziert. Insbesondere durch Rückbaumaßnahmen (21 S. 18, 31).
- (4) Lärm durch Beton-Brech- und Siebanlage sei nicht berücksichtigt (36).
- (5) Voraussichtlich 6-jährige Bauzeit bewirke dauerhafte Schäden und Beeinträchtigungen. Immissionen sind daher wie dauerhafte Immissionswerte nach TA-Lärm zu beurteilen (21 S. 17, 31, 36).
- (6) Während der Bauzeit entstehen durch die Lärmbelastungen Verluste von Grundstückswerten der Anwohner (21 S. 18, 46). Dieser Aspekt wurde auch im Zuge der Erörterung von Einwendern thematisiert (26). (Niederschrift S. 17).
- (7) Unzumutbare Lärmimmissionen seien insbesondere durch Rammarbeiten zu erwarten (21 S. 18; 15, 27, 28).
- (8) Unzumutbare Lärmimmissionen zu erwarten; Prognosen unsubstantiiert (36).
- (9) Da ted GmbH auch Lärmimmissionen zur Nachtzeit untersucht, seien offenbar lärmverursachende Arbeiten zur Nachtzeit geplant. Dies ist schädlich und müsse daher ausgeschlossen werden. Es fehlten Maßnahmen zum Schallschutz bei Nacht (21 S. 19, 36).
- (10) Die allgemeinen Umgebungsgeräusche in Oevelgönne würden überschätzt, zumal die Grundstücke in ganz unterschiedlichem Maße betroffen seien (21 S. 19).
- (11) Bereits jetzt überschreite die Lärmbelastung die Richtwerte für reine Wohngebiete (19).
- (12) Eine substantiierte Feststellung der Umgebungsgeräusche fehle (36).
- (13) Weitere Lärmbelastung sei für Anwohner unzumutbar (19, 27, 28). Aufgrund der Dauer der Lärmbelastung kann der Toleranzzuschlag von 5 dB(A) nicht herangezogen werden.
- (14) Das vorgesehene schallarme Bauverfahren werde bezweifelt. Zu erwarten sei der Einsatz von Schlagrammen zur Herstellung der Kaianlagen (21 S. 20, 36).
Im Zuge der Erörterung wurde seitens der Einwender ergänzend darauf hingewiesen, dass das vorgesehene Bauverfahren nicht erprobt sei und hier zu Lasten der Einwender ein Risiko eingegangen werde. Es handele sich offenbar nicht um ein anerkanntes Verfahren. (Niederschrift S. 15)
- (15) Bereits im Zuge des Ausbaus Burchardkai, Liegeplätze 2-4, würden zur Herstellung der Kaianlagen Schlagrammen eingesetzt. Lärm mindernde Verfahren seien auch hier verpflichtend, würden aber nicht eingesetzt (21 S. 20). Die Zugrunde gelegte DIN ISO 9613-2 berücksichtige nicht die geringere Dämpfung über Wasser (21 S. 20 u. 21 – Verweis auf Machbarkeitsstudie TED, Textziff. 4.0 S. 5 Abs. 2 -).
- (16) Die prognostizierten Beurteilungspegel insbesondere für Gründungsarbeiten gem. Tabelle 9 werden bezweifelt. Sie seien mit einem Unsicherheitsfaktor von 1 – 3 dB(A) belastet.
- (17) Die Wohngebiete in Finkenwerder und Oevelgönne seien schalltechnisch nicht als Gemengelage einzustufen, da die Entfernung zu Hafenanlagen zu groß ist (14, 36).

Entwurf

- (18) Es fehlten Schutzvorkehrungen zugunsten der Nachbarschaft bezüglich Immissionen. (Lärminderungsmaßnahmen) z.B. Verwendung geräuscharmer Baumaschinen, Anwendung geräuscharmer Bauverfahren, Beschränkung der Betriebszeit lauter Baumaschinen (14).
- (19) Die Ermittlung der Lärmeinwirkungen durch die Bautätigkeit solle sich an den Richtwerten der TA-Lärm orientieren (14).
- (20) Es sei eine Auflage erforderlich, wonach Rammarbeiten generell unzulässig seien (21 S. 49, 27, 28).
Im Zuge der Erörterung wurde die Forderung erhoben, es sei eine Bestimmung im Planfeststellungsbeschluss zur Ausgestaltung eventuell notwendiger Rammarbeiten zu integrieren (Niederschrift S.16)
- (21) Alle technisch möglichen Maßnahmen zur Schallreduktion müssten ergriffen werden (44T).
- (22) Sollte aktiver Schallschutz nicht zu realisieren sein, wird die Errichtung passiver Schallschutzanlagen gefordert, in Form von Schallschutzfenstern und Belüftungsanlagen (57).
- (23) Es dürften nur solche schwimmende Fahrzeuge eingesetzt werden, die die zulässigen Lärmschutzwerte im Wohngebiet einhalten (75, 76).
- (24) Lärm durch Baggerarbeiten sei nicht berücksichtigt (76).
- (25) Lärminderungskonzept bezüglich Baulärm erforderlich (91T).
- (26) Es seien lärmarme Arbeitsweisen und Maschinen einzusetzen. Dies sei messtechnisch nachzuweisen und in Abstimmung mit der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt ein Konzept zu entwickeln (91T)
- (27) Bei Baggerarbeiten mit Eimerkettenbagger oder Löffelbagger sei vorzugeben, dass die Abwurfseite in Schuten auf der dem Wohngebiet abgewandten Seite liegt, wenn mit dem Abwurf von Steinen gerechnet werden muss (75, 76).
Dieser Aspekt wurde auch im Zuge der Erörterung von Einwendern thematisiert.(Niederschrift S. 17)

Erwiderung:

- Zu (1) Die Einwendung ist unbegründet.
Die Berechnungsergebnisse zu den Baulärmaktivitäten zeigen, dass keine unzumutbaren oder schädlichen Geräuschbelästigungen zu erwarten sind. Die in der Prognose gemachten Ansätze werden durch aktuelle Meßergebnisse bestätigt.
- Zu (2) Die Einwendung ist unbegründet.
In der Baulärmprognose (Teil B 2.4 der Antragsunterlage) wird in der Tabelle 4 auf Seite 18 dargestellt, dass eine Brecheranlage und eine Siebanlage mit einem Schalleistungspegel von 120 dB(A) bzw. 117 dB(A) berücksichtigt wurden.
Die Emissionsansätze für die Prognose basieren auf Ansätzen, die auf eigenen schalltechnischen Messungen bei vergleichbaren Baumaßnahmen, auf Literaturangaben sowie auf Herstellerangaben basieren und somit den Stand der Technik widerspiegeln (siehe hierzu auch PFU, Teil B.2.4, S.14).

Entwurf

- Zu (3) Die Einwendung ist unbegründet. Die Rückbaumaßnahmen sind in der Prognose berücksichtigt. Die Emissionsansätze für die Prognose basieren auf Ansätzen, die auf eigenen schalltechnischen Messungen bei vergleichbaren Baumaßnahmen, auf Literaturangaben sowie auf Herstellerangaben basieren und somit den Stand der Technik widerspiegeln (siehe hierzu auch PFU, Teil B.2.4, S.14).
- Zu (4) Die Einwendung ist unbegründet.
In der Baulärmprognose (Teil B 2.4 der Antragsunterlage) wird in der Tabelle 4 auf Seite 18 dargestellt, dass eine Brecheranlage und eine Siebanlage mit einem Schalleistungspegel von 120 dB(A) bzw. 117 dB(A) berücksichtigt wurden. Die Emissionsansätze für die Prognose basieren auf Ansätzen, die auf eigenen schalltechnischen Messungen bei vergleichbaren Baumaßnahmen, auf Literaturangaben sowie auf Herstellerangaben basieren und somit den Stand der Technik widerspiegeln (siehe hierzu auch PFU, Teil B.2.4, S.14).
- Zu (5) Die Einwendung wird zurückgewiesen.
Die Beurteilung der aufgrund der Bauarbeiten hervorgerufenen Immissionen nach dem Regelwerk der TA Lärm ist rechtlich weder geboten noch zulässig. Die Ermittlung der Lärmeinwirkungen durch die Bautätigkeit erfolgt entsprechend der AVV Baulärm. Die Vorschriften der TA Lärm sind nicht heranzuziehen.
Ganz abgesehen davon, dass – wie bereits speziell zu den in der Bauphase zu erwartenden Lärmimmissionen ausgeführt – auch bei Zugrundelegung der Regelungen der TA Lärm von den Bauarbeiten keine unzumutbaren Lärmimmissionen hervorgerufen werden, sind allein die Vorschriften der AVV Baulärm maßgebend. Die Dauer des Betriebs einer Baustelle ist für die Frage der Anwendbarkeit der AVV Baulärm unerheblich, selbst dann, wenn die Baustelle mehrere Jahre lang betrieben werden wird. Dies belegt schon Nr. 1 AVV Baulärm, wonach diese für den Betrieb von Baumaschinen auf Baustellen, soweit die Baumaschinen gewerblichen Zwecken dienen oder im Rahmen wirtschaftlicher Unternehmungen Verwendung finden, gilt. Eine Einschränkung hinsichtlich der zulässigen Höchstdauer des Betriebs einer Baustelle und der Anwendbarkeit der AVV Baulärm findet sich dort nicht.
Ebenso bestimmt Nr. 1 Abs. 2 lit. F TA Lärm ausdrücklich, dass die Bestimmungen der TA Lärm auf Baustellen keine Anwendung finden.
Demzufolge geht auch die Rechtsprechung davon aus, dass Lärmimmissionen, die von Baustellen hervorgerufen werden, nicht nach den Bestimmungen der TA Lärm zu bewerten sind, sondern allein nach den Bestimmungen der AVV Baulärm, und zwar insbesondere auch bzgl. solcher Baustellen, die über einen mehrjährigen Zeitraum betrieben werden. Zu verweisen ist insofern auf das Urteil des VGH Mannheim vom 08.02.2007 – 5 S 2257/05 –, ZUR 2007, S. 427, 432,

Entwurf

in welchem der Verwaltungsgerichtshof in eindeutiger Weise betont:

„Zur Feststellung der Schädlichkeit von Baustellenlärm kann auf die TA Lärm auch dann nicht zurückgegriffen werden, wenn eine Baustelle – wie hier – über mehrere Jahre hinweg rund um die Uhr betrieben wird [...]. Denn vom Anwendungsbereich der TA Lärm sind Anlagen im Sinne des Bundesimmissionsschutzgesetzes auf Baustellen ausdrücklich ausgeschlossen (Nr. 1f TA Lärm). Offensichtlich sollte es insoweit bei der Anwendbarkeit der (wesentlich älteren) sachnäheren Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (Geräuschemissionen – AVV Baulärm – vom 19.08.1970, Beil. Zum Banz Nr. 160 v. 01.09.1970) bleiben, die gemäß § 66 Abs. 2 BImSchG weiter maßgeblich ist [...], auch wenn sie [...] noch einem anderen Ansatz als die TA Lärm folgt. Diese auch für Großbaustellen geltende Ausnahme von der TA Lärm ist auch bei einer an §§ 22, 3 BImSchG zu orientierenden materiellen Betrachtung nicht zu beanstanden: Zwischen Baustellen- und Gewerbelärm bestehen typischerweise erhebliche Unterschiede. Wesentlich ist vor allem, dass auch der von einer über mehrere Jahre hinweg betriebenen Baustelle ausgehende Lärm, anders als ein nach der TA Lärm zugelassener Gewerbelärm, zeitlich begrenzt ist und jedem Grundstückseigentümer und erst Recht dem Träger eines im öffentlichen Interesse stehenden (Groß-)Vorhabens die Möglichkeit zustehen muss, seine ansonsten zulässigen Vorhaben unter auch ihm zumutbaren Bedingungen zu verwirklichen.“

(Hervorhebungen hinzugefügt)

Eine Anwendung der Bestimmungen der TA Lärm auf die im Rahmen der Bautätigkeit hervorgerufenen Immissionen ist daher weder geboten noch rechtlich zulässig. Im Übrigen sind auch die erwähnten dauerhaften Schäden und Beeinträchtigungen nicht zu erwarten.

- Zu (6) Soweit geltend gemacht wird,
- ▶ dass durch die Baumaßnahmen und die Realisierung des Vorhabens Wertverluste der anliegenden Wohnhäuser und Wohnungen zu erwarten seien,
 - und
 - ▶ dass diese Wertverluste zu entschädigen seien,
- erweisen sich diese Einwendungen als unbegründet. Insoweit ist zunächst festzustellen, dass nach der höchstrichterlichen Rechtsprechung zum Bauplanungsrecht der Gesichtspunkt der Wertminderung von Grundstücken nicht die Bedeutung eines eigenständigen Abwägungspostens hat, vgl. etwa BverwG, Beschlüsse vom 02.08.1993 – 4 NB 25/93 -, zit.n.juris.
- Verfassungsrechtlicher Hintergrund ist der Umstand, dass hoheitlich bewirkte Minderungen des Marktwertes eines Vermögensguts in der Regel nicht den Schutz des Eigentumsrechts i.S.v. aus Art. 14 Abs. 1 GG berühren,

Entwurf

vgl BverfG, Beschlüsse der 2. Kammer des Ersten Senats vom 26.06.2002, 1 BvR 558/91, BverfGE 105, 252, 277, und vom 24.01.2007 – 1 BvR 382/05 -, NVwZ 2007, S. 805 f.

Auch in der höchstrichterlichen Rechtsprechung zum Fachplanungsrecht ist anerkannt, dass nicht jede Wertminderung eines Grundstücks, die auf ein staatliches Verhalten zurückzuführen ist, i.S.v. Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG eine Pflicht zu einem finanziellen Ausgleich begründet, sondern dass insbesondere die situative Vorbelastung des betreffenden Grundstücks zu berücksichtigen ist,

vgl. BverwB, Urteil vom 24.05.1996 – 4 A 39/95 -, Buchholz 316 § 74 VwVfG Nr. 39.

zumal ein Grundeigentümer nicht auf einen unveränderten Fortbestand des von ihm zu einem bestimmten Zeitpunkt vorgefundenen Wohnumfelds vertrauen kann,

hierzu BverwG, Urteil vom 16.03.2006 – 4 A 1001/04 -, NVwZ 2006, S. 1055 ff. (Rdnr. 409).

Hieraus folgt, dass es bloßen Wertminderungen für sich genommen – anders, als diesen zugrundeliegenden tatsächlichen Einwirkungen – bereits an der erforderlichen Abwägungserheblichkeit fehlt. Würde man dies anders sehen, so wäre jedenfalls zu bedenken, dass die Einwander aufgrund der Belegenheit ihrer Grundstück im unmittelbaren Umfeld des Hamburger Hafens mit weiteren Ausbaumaßnahmen und einer Zunahme von Umschlagaktivitäten rechnen mussten, so dass ihr Interesse, von hierdurch verursachten Minderungen des Wertes ihrer Grundstücke verschont zu bleiben, als gering anzusehen ist und dass dem entgegenstehenden öffentlichen Interesse am weiteren Ausbau der Hafen-Infrastruktur deutlich höheres Gewicht zuzumessen ist. Zudem fehlt es an einer gesetzlichen Grundlage für einen Anspruch auf Entschädigung für derartige Wertverluste, da die Geldentschädigung, die nach § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG zu leisten ist, ausschließlich als Surrogat für an sich gebotene, aber unzulässige oder mit dem Vorhaben nicht vereinbare Schutzvorkehrungen dient und nicht dazu bestimmt ist, einen Ausgleich für Verkehrswertminderungen zu gewähren, die über den Schutzbereich dieser Entschädigungsregelung hinausgehen, so BverwG, Urteil vom 16.03.2006 – 4 A 1075/04 -, Buchholz 442.40 § 8 LuftVG Nr. 23.

Zu (7) Die Einwendung ist unbegründet.

Ausweislich der Planfeststellungsunterlage ist es konzeptionell beabsichtigt, von Rammarbeiten abzusehen. Im Übrigen sei hier auf die Erwiderung zu ASA 4b20 verwiesen.

Zu (8) Die Einwendung ist unbegründet.

Unzumutbare Lärmimmissionen sind nicht zu erwarten. Die Vorgehensweise zur Ermittlung der Immission auf Basis von Prognoseberechnungen ist in jahrelanger Erfahrung speziell für Containerterminal entwickelt worden. Die Prognosen zur Berechnung der zu erwartenden Immissionen entsprechen dem Stand der Technik und liegen bei den Emissionssätzen und den daraus folgenden Immissionen auf der sicheren Seite.

Entwurf

- Zu (9) Der Einwand wird zur Kenntnis genommen.
Die Arbeitszeiten liegen werktags hauptsächlich zwischen 7 Uhr bis 20 Uhr (Tagzeit gemäß AVV Baulärm). Arbeitsabläufe, welche maßgeblich den Erdbauarbeiten zuzuordnen sind, werden ggf. bereits zwischen 6 und 7 Uhr begonnen. Gemäß AVV Baulärm ist dieser Zeitraum der Nachtzeit zuzuordnen. Die gültigen rechtlichen Bestimmungen werden zwar überschritten, durch die ständig vorherrschenden Geräusche aber überdeckt, so dass keine erheblichen Belästigungen oder schädliche Umweltauswirkungen zu erwarten sind.
- Zu (10) Die Einwendung ist unbegründet.
Die allgemeinen Umgebungsgeräusche in Övelgönne wurden deshalb nicht überschätzt, weil sie in mehreren Langzeitmessungen verifiziert wurden. Sie entsprechen den tatsächlichen Gegebenheiten.
Die einzelnen Quellennachweise sind in dem Gutachten dokumentiert (Teil B.2.4 der Planfeststellungsunterlage).
- Zu (11) Die Einwendung ist unbegründet.
Die jetzige Situation ist auf Basis der Ergebnisse des Ist-Zustands in einem Bereich, der nicht zu einer erheblichen Belästigung oder schädlichen Umwelteinwirkungen führt. Richtwerte sind für Seehafenumschlaganlagen nicht explizit definiert.
Eine weitere Einschränkung der Schutzwürdigkeit ergibt sich aus dem Vorliegen einer Gemengelage. Die Annahme einer Gemengelage setzt nicht voraus, dass das Terminalgelände und die immissionsbetroffene Wohnbebauung unmittelbar aneinandergrenzen. Als Ausprägung des Gebots der Rücksichtnahme gilt die Regelung für Gemengelagen für den gesamten räumlichen Bereich, in dem die Nutzung des einen Gebietes noch prägend auf das andere Gebiet einwirkt. Daher steht dem Vorhandensein einer Gemengelage nicht entgegen, dass emittierende und immissionsbetroffene Gebiete durch eine größere unbebaute Fläche voneinander getrennt sind (OVG Bremen, Urteile vom 13.12.2001 – 1 D 299/01 -, Juris, Rn. 68 und vom 11.01.2005 – 1 D 224/04 -, NJOZ 2005, 4780 ff. [4793]). Da die verfahrensgegenständliche Erweiterungsfläche und die von den betriebsbedingten Schallimmissionen betroffenen Wohngebiete lediglich durch Wasserflächen von der Erweiterungsfläche getrennt sind, liegt demnach eine Gemengelage vor.
In einer solchen Gemengelage müssen sich die gewerblichen Nutzungen an Anforderungen messen lassen, die strenger sind als die üblicherweise für diese Gebietskategorie herangezogenen; umgekehrt muss aber auch die Wohnbebauung Einschränkungen ihres Schutzniveaus hinnehmen. Die entsprechende Heranziehung der Gemengelage mit den damit verbundenen Immissionsrichtwerten ist für den Standort gängige Praxis und in mehreren vorhergehenden Verfahren (Erweiterung Eurogate HH LP 1-3 und HHLA Ausbau Burchardkai), sowohl in Hamburg als auch in anderen Bundesländern (Bremen Erweiterung CT 3a und

Entwurf

- CT 4) genau so erfolgt. Die TA Lärm lässt dies entsprechend über Textziffer 6.7 explizit zu (siehe auch 4b17).
- Zu (12) Die Einwendung ist unbegründet.
Die Umgebungsgeräusche wurden auf der Basis von tatsächlichen Langzeitmessungen in der Umgebung ermittelt. Die einzelnen Quellennachweise sind in dem Gutachten dokumentiert (Teil B.2.4 der Planfeststellungsunterlage).
- Zu (13) Der Einwand ist unzutreffend.
Die zusätzlichen Geräuschbelastungen für die Anwohner führen nicht zu erheblichen Belästigungen oder schädlichen Umwelteinwirkungen. Die Überschreitungsschwelle der AVV Baulärm von 5 dB kann generell heran gezogen werden, da die Dauer dieser Bauarbeiten zeitlich begrenzt ist und somit keine ständige Belastung darstellt. Ferner werden Bauarbeiten üblicherweise in der Tageszeit ausgeführt, in der eine mögliche temporäre Überschreitung von Immissionsrichtwerten generell weniger Auswirkungen für die Bevölkerung hat.
- Zu (14) Die Einwendung ist unbegründet.
Ausweislich der Planfeststellungsunterlage ist es konzeptionell beabsichtigt, von Rammarbeiten abzusehen (siehe hierzu auch Erwiderung zu ASA 4b20).
Das als reguläre Verfahren beantragte Bauverfahren ist im Antragsteil A.3 (Erläuterungsbericht) ausführlich beschrieben worden. Die einzelnen Bauelemente werden mit langfristig erprobten und bewährten Verfahren eingebracht.
Neu ist lediglich die Kombination in der Kaimauerkonstruktion für die Westerweiterung des CTH. Es liegen indessen keinerlei Anhaltspunkte dafür vor, dass sich aus dieser Kombination irgendwelche Hindernisse ergeben könnten, die der vorgesehenen Realisierung entgegenstehen könnten.
- Zu (15) Die Einwendung ist unbegründet.
Ausweislich der Planfeststellungsunterlage ist es konzeptionell beabsichtigt, von Rammarbeiten abzusehen (siehe hierzu auch Erwiderung zu ASA 4b20).
Hinsichtlich der Schallausbreitung über Wasser wurde das Modell mit entsprechenden Langzeitmessungen verifiziert, so dass die durchgeführten Berechnungen mit der DIN ISO 9613 die tatsächliche Immissionssituation abbilden können und die Prognoseergebnisse auf der sicheren Seite liegen. Hier sind seitens des Gutachters Messerfahrungen über 15 Jahre vorhanden, speziell im Bereich von Container Terminal, so dass hier die in der DIN ISO 9613 dargestellte Einschränkung durch die Erfahrungen in diesem Bereich sicher kompensiert werden können.
- Zu (16) Die Einwendung ist unbegründet.
Die entsprechenden Beurteilungspegel für die Gründungsarbeiten basieren auf Immissionsansätzen, die durch den Gutachter TED selbst vermessen wurden oder durch anerkannte Institutionen ermittelt wurden. Hierbei gehen die Immissionsansätze generell davon aus, dass der ungünstigste Zustand berechnet wird, so dass die Prognosen auf der sicheren Seite sind.

Entwurf

- Zu (17) Die Einwendung ist unbegründet.
Die entsprechende Heranziehung der Gemengelage mit den damit verbundenen Immissionsrichtwerten ist für den Standort gängige Praxis und in mehreren vorhergehenden Verfahren (Erweiterung Eurogate HH LP 1-3 und HHLA Ausbau Burchardkai), sowohl in Hamburg als auch in anderen Bundesländern (Bremen Erweiterung CT 3a und CT 4) genau so erfolgt. Die TA Lärm lässt dies entsprechend über Textziffer 6.7 explizit zu.
- Zu (18) Die Einwendung wird zur Kenntnis genommen.
Bei den vorgegebenen Baumaßnahmen sind weitere geräuschmindernde Maßnahmen auf Basis des zurzeit gültigen Standes der Technik nicht mehr möglich. Es handelt sich um die leisesten Bauverfahren für Kaianlagen, die bisher zur Anwendung kommen sollen.
Die heute nach dem Stand der Technik bekannten Lärminderungsmaßnahmen sind in die Prognosen eingeflossen. Die Realisierung und der Betrieb des Vorhabens werden in einer Weise erfolgen, die den Stand der Lärminderungstechnik einhält. Mehr als dies ist rechtlich nicht geboten. So verlangt insbesondere § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BImSchG lediglich, dass nicht genehmigungsbedürftige Anlagen so errichtet und betrieben werden, dass
„schädliche Umwelteinwirkungen verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind“.
(Hervorhebung hinzugefügt)
Dies verlangt nicht, dass alle theoretisch denkbaren und unter Aufwendung aller nur erdenklichen Kosten realisierbaren Maßnahmen ergriffen werden. Praktikabel i. S. d. Formulierung „Stand der Technik“ sind lediglich Maßnahmen, die nach allgemeiner Überzeugung der technischen Fachwelt nicht nur durchführbar (technisch machbar), sondern auch vernünftig sind. Deshalb brauchen trotz vergleichbarer Anlagentechnik nicht alle Maßnahmen, die bei genehmigungsbedürftigen Anlagen dem Stand der Technik entsprechen, auch für die weniger umweltrelevanten nicht genehmigungsbedürftigen Anlagen den Stand der Technik zu kennzeichnen,
vgl. Hansmann, in: Landmann/Rohmer, Umweltrecht, Kommentar, Bd. I, 57. EL, Stand: März 2010, § 22 BImSchG, §n. 17.
Weiterhin müssen die Maßnahmen für den Durchschnittsbetreiber objektiv wirtschaftlich geeignet sein, dürfen ihm also nicht die Aufwendung unverhältnismäßiger Kosten abverlangen,
vgl. Jarass, Bundes-Immissionsschutzgesetz, Kommentar, 7. Aufl. 2007, § 22, Rn. 36.
Dies gilt speziell auch in der Bauphase. Die AVV Baulärm verlangt zur Minderung von Baulärm darüber hinaus ebenfalls lediglich die Vermeidung nach dem Stand der Technik vermeidbarer Geräusche (Nr. 4.3.1 AVV Baulärm). Auch hiernach kann mithin nicht mehr als die Einhaltung aller nach dem Stand der Technik möglichen Maßnahmen verlangt werden.
- Zu (19) Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Entwurf

Die Ermittlung der Lärmeinwirkungen durch die Bautätigkeit erfolgt entsprechend der AVV Baulärm. Die Vorschriften der TA Lärm sind nicht heranzuziehen.

Ganz abgesehen davon, dass – wie bereits speziell zu den in der Bauphase zu erwartenden Lärmimmissionen ausgeführt – auch bei Zugrundelegung der Regelungen der TA Lärm von den Bauarbeiten keine unzumutbaren Lärmimmissionen hervorgerufen werden, sind allein die Vorschriften der AVV Baulärm maßgebend. Die Dauer des Betriebs einer Baustelle ist für die Frage der Anwendbarkeit der AVV Baulärm unerheblich, selbst dann, wenn die Baustelle mehrere Jahre lang betrieben werden wird. Dies belegt schon Nr. 1 AVV Baulärm, wonach diese für den Betrieb von Baumaschinen auf Baustellen, soweit die Baumaschinen gewerblichen Zwecken dienen oder im Rahmen wirtschaftlicher Unternehmungen Verwendung finden, gilt. Eine Einschränkung hinsichtlich der zulässigen Höchstdauer des Betriebs einer Baustelle und der Anwendbarkeit der AVV Baulärm findet sich dort nicht.

Ebenso bestimmt Nr. 1 Abs. 2 lit. F TA Lärm ausdrücklich, dass die Bestimmungen der TA Lärm auf Baustellen keine Anwendung finden.

Demzufolge geht auch die Rechtsprechung davon aus, dass Lärmimmissionen, die von Baustellen hervorgerufen werden, nicht nach den Bestimmungen der TA Lärm zu bewerten sind, sondern allein nach den Bestimmungen der AVV Baulärm, und zwar insbesondere auch bzgl. solcher Baustellen, die über einen mehrjährigen Zeitraum betrieben werden. Zu verweisen ist insofern auf das

Urteil des VGH Mannheim vom 08.02.2007 – 5 S 2257/05 –, ZUR 2007, S. 427, 432,

in welchem der Verwaltungsgerichtshof in eindeutiger Weise betont:

„Zur Feststellung der Schädlichkeit von Baustellenlärm kann auf die TA Lärm auch dann nicht zurückgegriffen werden, wenn eine Baustelle – wie hier – über mehrere Jahre hinweg rund um die Uhr betrieben wird [...]. Denn vom Anwendungsbereich der TA Lärm sind Anlagen im Sinne des Bundesimmissionsschutzgesetzes auf Baustellen ausdrücklich ausgeschlossen (Nr. 1f TA Lärm).

Offensichtlich sollte es insoweit bei der Anwendbarkeit der (wesentlich älteren) sachnäheren Allgemeinen

Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm

(Geräuschemissionen – AVV Baulärm – vom 19.08.1970, Beil.

Zum Banz Nr. 160 v. 01.09.1970) bleiben, die gemäß § 66 Abs. 2

BImSchG weiter maßgeblich ist [...], auch wenn sie [...] noch

einem anderen Ansatz als die TA Lärm folgt. Diese auch für Großbaustellen geltende Ausnahme von der TA Lärm ist auch bei

einer an §§ 22, 3 BImSchG zu orientierenden materiellen

Betrachtung nicht zu beanstanden: Zwischen Baustellen- und

Gewerbelärm bestehen typischerweise erhebliche Unterschiede.

Wesentlich ist vor allem, dass auch der von einer über mehrere

Jahre hinweg betriebenen Baustelle ausgehende Lärm, anders als

Entwurf

ein nach der TA Lärm zugelassener Gewerbelärm, zeitlich begrenzt ist und jedem Grundstückseigentümer und erst Recht dem Träger eines im öffentlichen Interesse stehenden (Groß-)Vorhabens die Möglichkeit zustehen muss, seine ansonsten zulässigen Vorhaben unter auch ihm zumutbaren Bedingungen zu verwirklichen.“

(Hervorhebungen hinzugefügt)

Eine Anwendung der Bestimmungen der TA Lärm auf die im Rahmen der Bautätigkeit hervorgerufenen Immissionen ist daher weder geboten noch rechtlich zulässig.

Zu (20) Die Einwendung ist unbegründet.

Ausweislich der Planfeststellungsunterlage ist es konzeptionell beabsichtigt, von Rammarbeiten abzusehen.

Da das Plangebiet der Westerweiterung des CTH eine besondere Nähe zur hafenangrenzenden Wohnbebauung (Övelgönne und Finkenwerder) aufweist, wurde seitens des Vorhabenträgers ein besonderes Augenmerk auf das Thema Schallemissionen gelegt und nach emissionsärmeren Alternativen zur Einbringungsweise des Rammens gesucht. Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie wurden verschiedene Kaimauerbauverfahren hinsichtlich ihrer schalltechnischen Auswirkungen untersucht („Machbarkeitsstudie zur Anwendung diverser Bauverfahren zum Kaimauerbau der Westerweiterung des CTH in Hamburg“, vgl. PFU, Teil A.4, Anlagenband) und überschlägige Immissionsberechnungen durchgeführt.

Trotz höherer Kosten wurde als Ergebnis dieser Machbarkeitsuntersuchungen für die Genehmigung ein Bauverfahren für die Kaitrasse ohne den planmäßigen Einsatz von sonst üblichen geräuschintensiven Schlagrammen erarbeitet. Dabei wurden zwei geräuscharme Varianten identifiziert, die hinsichtlich der Schallimmissionen gleichwertig sind, so dass die Realisierung beider oder vergleichbarer Varianten möglich ist. Nach gegenwärtigem Erkenntnisstand gibt es keine konkreten Anhaltspunkte dafür, dass gegebenenfalls für kurze Zeit auf andere Verfahren – insbesondere ein Rammen – ausgewichen werden muss. Allerdings kann trotz aller Erfahrung und den dem Vorhabenträger zur Verfügung stehenden Informationen über den Zustand des Baugrundes leider nicht mit letzter Sicherheit ausgeschlossen werden, dass die Baugrundverhältnisse punktuell von den Annahmen aus der vorlaufenden Baugrunderkundung abweichen, wie zum Beispiel im Falle von sehr großen Findlingen, die nicht im regulär beantragten Verfahren überwunden werden können, aber überwunden werden müssen, um den Kaimauerbau zu verwirklichen.

In einem derartigen – gegenwärtig nicht zu erwartenden und sehr unwahrscheinlichen – Ausnahmefall könnte es bautechnisch dann notwendig werden, einzelne Tragelemente kurzzeitig nachzurammen, wenn eine ausreichende Standsicherheit des gesamten Kaimauerbauwerks auf anderem Wege nicht erreicht werden kann. In einem solchen Fall wäre das Rammen das letzte

Entwurf

gemäß Stand der Technik zur Verfügung stehende Mittel zur abschließenden Realisierung der Kaimauermaßnahme. Nur weil kleinräumig anderweitige Untergrundverhältnisse niemals mit letzter Sicherheit ausgeschlossen werden können, ist auch dieser Eventualfall in den ausgelegten Planunterlagen mit angesprochen worden. Sollte ein solches Nachrammen wider Erwarten notwendig werden, würde es sich auf einen begrenzten Bereich beschränken. Daher wären auch die damit einhergehenden zusätzlichen Lärmbelastungen nur von kurzer Dauer. Eine derartige temporär entstehende geringfügig veränderte Immissionsbelastung lässt keine erheblichen Belästigungen oder schädlichen Umwelteinwirkungen erwarten. Somit würde ein genereller Verzicht auf Rammarbeiten selbst für diesen zuvor erwähnten speziellen Eventualfall die Fertigstellung des Gesamtprojektes in Frage stellen und wäre deshalb eine unverhältnismäßige und zu hohe Hürde für den Vorhabenträger. Da auch die Anzahl der im Ausnahmefall ggf. zu überwindender Hindernisse nicht absolut sicher vorhergesehen werden kann, würde ferner auch eine Festlegung auf eine bestimmte Anzahl von Rammereignissen im Voraus, die Realisierung des Vorhabens u. U. unmöglich machen.

Aus diesem Grund ist die Forderung, Rammarbeiten generell für unzulässig zu erklären oder die Anzahl von Rammereignissen im Voraus zu beschränken, aus Sicht des Vorhabenträgers abzulehnen.

Der Vorhabenträger ist aber sehr wohl bereit sich für den erwähnten Eventualfall Restriktionen bzw. Bestimmungen im Planfeststellungsbeschluss zu unterwerfen, um die dann entstehenden Immissionen des Rammens für die Anwohner zu mindern. So könnte für den oben beschriebenen Eventualfall das Rammgut, soweit dies technisch möglich und zur Lärminderung geeignet ist, mit einem Faltenbalg ummantelt werden. Zudem könnte der lärmrelevante Einsatz von Rammgeräten sich in der Regel auf die Tage Montag bis Freitag (07:00-12:00 und 14:00-17:00) beschränken. An Samstagen würde somit in der Regel nicht gerammt, an Sonn- und Feiertagen würden Rammarbeiten gänzlich unterbleiben.

Zu (21) Die Einwendung wird zur Kenntnis genommen.

Bei den vorgegebenen Baumaßnahmen sind weitere geräuschmindernde Maßnahmen auf Basis des zurzeit gültigen Standes der Technik nicht mehr möglich. Es handelt sich um die leisesten Bauverfahren für Kaianlagen, die bisher zur Anwendung kommen sollen.

Die heute nach dem Stand der Technik bekannten Lärminderungsmaßnahmen sind in die Prognosen eingeflossen. Die Realisierung und der Betrieb des Vorhabens werden in einer Weise erfolgen, die den Stand der Lärminderungstechnik einhält. Mehr als dies ist rechtlich nicht geboten. So verlangt insbesondere § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BImSchG lediglich, dass nicht genehmigungsbedürftige Anlagen so errichtet und betrieben werden, dass

Entwurf

„schädliche Umwelteinwirkungen verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind“.

(Hervorhebung hinzugefügt)

Dies verlangt nicht, dass alle theoretisch denkbaren und unter Aufwendung aller nur erdenklichen Kosten realisierbaren Maßnahmen ergriffen werden. Praktikabel i. S. d. Formulierung „Stand der Technik“ sind lediglich Maßnahmen, die nach allgemeiner Überzeugung der technischen Fachwelt nicht nur durchführbar (technisch machbar), sondern auch vernünftig sind. Deshalb brauchen trotz vergleichbarer Anlagentechnik nicht alle Maßnahmen, die bei genehmigungsbedürftigen Anlagen dem Stand der Technik entsprechen, auch für die weniger umweltrelevanten nicht genehmigungsbedürftigen Anlagen den Stand der Technik zu kennzeichnen,

vgl. Hansmann, in: Landmann/Rohmer, Umweltrecht, Kommentar, Bd. I, 57. EL, Stand: März 2010, § 22 BImSchG, §n. 17.

Weiterhin müssen die Maßnahmen für den Durchschnittsbetreiber objektiv wirtschaftlich geeignet sein, dürfen ihm also nicht die Aufwendung unverhältnismäßiger Kosten abverlangen, vgl. Jarass, Bundes-Immissionsschutzgesetz, Kommentar, 7. Aufl. 2007, § 22, Rn. 36.

Dies gilt speziell auch in der Bauphase. Die AVV Baulärm verlangt zur Minderung von Baulärm darüber hinaus ebenfalls lediglich die Vermeidung nach dem Stand der Technik vermeidbarer Geräusche (Nr. 4.3.1 AVV Baulärm). Auch hiernach kann mithin nicht mehr als die Einhaltung aller nach dem Stand der Technik möglichen Maßnahmen verlangt werden.

Zu (22) Siehe zu (21)

Zu (23) Die Einwendung ist unbegründet.

Die schwimmenden Baufahrzeuge sind bezogen auf die Immissionssituation der Teilpegel dieser Fahrzeuge nicht als kritisch zu betrachten. In der Tageszeit werden diese Fahrzeuge so gut wie nicht wahrnehmbar sein und in der Nachtzeit, von der für den Bau der Westerweiterung mit den geräuschintensiven Arbeiten jedoch nur die Inanspruchnahme der letzten Stunden von 6:00 bis 7:00 geplant ist (siehe PFU, Teil B.2.4), werden sie ebenfalls durch die ständig vorherrschenden Fremdgeräusche überlagert. Hierbei ist lediglich darauf einzuwirken, dass diese Fahrzeuge dem Stand der Technik entsprechen, wovon ohnehin auszugehen ist. Ein damit verfolgtes Ziel, das mögliche Quietschen von solchen Fahrzeugen zu unterbinden erfordert nicht explizit eine Festlegung, da dies ohnehin im Rahmen der Prüfung nach § 22 BImSchG und der damit verbundenen Überwachung erforderlich ist.

Zu (24) Die Einwendung ist unbegründet. Baggerarbeiten sind berücksichtigt (siehe PFU, Teil B.2.4).

Zu (25) Die Einwendung ist unbegründet.

Die Realisierung und der Betrieb des Vorhabens werden in einer Weise erfolgen, die den Stand der Lärminderungstechnik einhält. Mehr als dies ist rechtlich nicht geboten. So verlangt insbesondere § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BImSchG lediglich, dass

Entwurf

nicht genehmigungsbedürftige Anlagen so errichtet und betrieben werden, dass

„schädliche Umwelteinwirkungen verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind“.

(Hervorhebung hinzugefügt)

Dies verlangt nicht, dass alle theoretisch denkbaren und unter Aufwendung aller nur erdenklichen Kosten realisierbaren Maßnahmen ergriffen werden. Praktikabel i. S. d. Formulierung „Stand der Technik“ sind lediglich Maßnahmen, die nach allgemeiner Überzeugung der technischen Fachwelt nicht nur durchführbar (technisch machbar), sondern auch vernünftig sind. Deshalb brauchen trotz vergleichbarer Anlagentechnik nicht alle Maßnahmen, die bei genehmigungsbedürftigen Anlagen dem Stand der Technik entsprechen, auch für die weniger umweltrelevanten nicht genehmigungsbedürftigen Anlagen den Stand der Technik zu kennzeichnen,

vgl. Hansmann, in: Landmann/Rohmer, Umweltrecht, Kommentar, Bd. I, 57. EL, Stand: März 2010, § 22 BImSchG, §n. 17.

Weiterhin müssen die Maßnahmen für den Durchschnittsbetreiber objektiv wirtschaftlich geeignet sein, dürfen ihm also nicht die Aufwendung unverhältnismäßiger Kosten abverlangen, vgl. Jarass, Bundes-Immissionsschutzgesetz, Kommentar, 7. Aufl. 2007, § 22, Rn. 36.

Dies gilt speziell auch in der Bauphase. Die AVV Baulärm verlangt zur Minderung von Baulärm darüber hinaus ebenfalls lediglich die Vermeidung nach dem Stand der Technik vermeidbarer Geräusche (Nr. 4.3.1 AVV Baulärm). Auch hiernach kann mithin nicht mehr als die Einhaltung aller nach dem Stand der Technik möglichen Maßnahmen verlangt werden.

Zu (26) Siehe zu (25)

Zu (27) Der Einwand wird zur Kenntnis genommen.

Am Bubendeyufer und am Parkhafen werden laut Bodengutachten überwiegend Sande gebaggert. Der Abwurf des sandigen Baggergutes in Schuten oder Dumper wird am Nordufer kaum mehr wahrzunehmen sein.

Eine Ausnahme bilden die Baggararbeiten am Altdeckwerk der Böschungen. Hier kann es zum Abwurf von Steinen kommen.

Soweit es der Bauablauf ermöglicht wird der Hinweis des Einwenders berücksichtigt.

c) Erschütterungen

(1) Zu erwartende Erschütterungen in der Bauphase (Ramm- und Rütteltechnik) gefährdeten die Standsicherheit der Grundstücke und Wohngebäude. Besonders gravierend, da der Elbhänge ohnehin als statisch labil gelte. Es seien daher Sach- und Gesundheitsschäden zu erwarten (21 S. 21, 29, 31, 34, 35, 35, 47, 74)

Dieser Aspekt wurde auch im Zuge der Erörterung von Einwendungen thematisiert. (Niederschrift S. 17)

Entwurf

- (2) Erschütterungen seien auch dann zu erwarten, wenn die Bauarbeiten ohne Rammarbeiten durchgeführt werden (53, 74, 60, 105 u.a.).
- (3) Es seien Schäden durch Vibrationen zu erwarten (105 u.a.).

Erwiderung:

- Zu (1) Die Einwendung ist unbegründet.
Ausweislich der Planfeststellungsunterlage ist es konzeptionell beabsichtigt, von Rammarbeiten abzusehen.
Aber auch die Kaimauerarbeiten (Rammen und Rütteln) bei anderen Maßnahmen wie z.B. am Burchardkai haben gezeigt, dass die Standsicherheit der Grundstücke und Wohngebäude nicht beeinflusst wird. Theoretische Untersuchungen der Leibniz Universität Hannover bestätigen diese Beobachtungen.
Es wurden Vorbetrachtungen über die Schwingungen im Bereich des Elbnordufers beim (theoretischen) Einbringen von Spundbohlen mit Rammen am Bubendeyufer angestellt. Die Prognose der zu erwartenden Schwingungen hat zu dem Ergebnis geführt, dass die Schwingungen der Gebäude, keine Schäden an den Konstruktionen verursachen können. Ebenso ist eine erhebliche Belästigung von Menschen in den Gebäuden auszuschließen. Auf der Halbraumboberfläche im Bereich des Elbhanges werden die zulässigen Schwingungsamplituden unterschritten. Veränderungen der Bodenparameter sind auszuschließen. Eine Beeinträchtigung des Betriebes hochempfindlicher Laborgeräte und somit auch der Standsicherheit der Grundstücke und Wohngebäude ist auszuschließen. Gleiches gilt für Sach- und Gesundheitsschäden.
- Zu (2) Die Einwendung ist unbegründet.
Bei normalen Bauarbeiten, die ohnehin immer wieder auf der gegenüber liegenden Seite vorkommen, gibt es keine Anhaltspunkte dafür, dass dort Erschütterungen zu erwarten sind, die in einen Bereich kommen könne, der mess- oder spürbar ist.
- Zu (3) Die Einwendung ist unbegründet.
Auch die bisherigen Bauarbeiten an anderen Kaimauerprojekten, die mit ähnlichen Abständen zur Wohnbebauung stattfinden oder stattgefunden haben, haben keine Anzeichen auf Schäden durch die Vibration gezeigt.

d) Lichteffekte

- (1) Es seien beeinträchtigende Lichtemissionen zu erwarten (21 S. 22, 20, 21/7, 22, 23, 24, 25, 26, 31).
- (2) Bei Dunkelheit sei ein Erhellten der Wohn- und Schlafräume von Anwohnern zu erwarten (21 S. 22).
- (3) Die beleuchtete Baustelle beeinträchtigt zudem den Aufenthalt im Freien (21 S. 22).
- (4) Es seien Erhellungs-Blickableitungs-Effekte zu befürchten (31).

Erwiderung:

- Zu (1) Der Einwand wird zur Kenntnis genommen.

Entwurf

Durch den Baustellenbetrieb in der Nachbarschaft hervorgerufene Lichtimmissionen können nicht im Vorwege quantifiziert werden. Es ist genehmigungsrechtliche Praxis, für den Baustellenbetrieb geeignete Auflagen zu erteilen, um erhebliche Belästigungen durch Lichtimmissionen zu vermeiden.

Da jedoch die Maßnahme im Wesentlichen als Tagesbaustelle geplant ist, sind die Zeiten, in denen überhaupt Beleuchtung auf der Baustelle eingesetzt werden wird, nicht besonders lang. Der Einsatz der Beleuchtung auf der Baustelle geschieht in der Regel auch aus Gründen der Arbeitssicherheit und ist dann nicht vermeidbar.

Angesichts der geplanten Baumaßnahmen wird es jedoch möglich sein, im Gebiet nördlich der Elbe die Beurteilungswerte der Lichtleitlinie – ggf. durch technische Maßnahmen – einzuhalten, soweit dadurch nicht die Arbeits- und Baustellensicherheit beeinträchtigt wird. Dazu zählt insbesondere die Vermeidung der Ausrichtung von aufgeneigten Scheinwerfern (z.B. zur Ausleuchtung von Übergabestellen und gefährlichen Arbeitsbereichen) in nördliche Richtungen.

Zu (2) Der Einwand wird zur Kenntnis genommen.

Durch den Baustellenbetrieb in der Nachbarschaft hervorgerufene Lichtimmissionen können nicht im Vorwege quantifiziert werden. Es ist genehmigungsrechtliche Praxis, für den Baustellenbetrieb geeignete Auflagen zu erteilen, um erhebliche Belästigungen durch Lichtimmissionen zu vermeiden.

Da jedoch die Maßnahme im Wesentlichen als Tagesbaustelle geplant ist, sind die Zeiten, in denen überhaupt Beleuchtung auf der Baustelle eingesetzt werden wird, nicht besonders lang. Der Einsatz der Beleuchtung auf der Baustelle geschieht in der Regel auch aus Gründen der Arbeitssicherheit und ist dann nicht vermeidbar.

Die für die Beurteilung von Lichtimmissionen maßgebliche Lichtleitlinie enthält Beurteilungswerte zur Aufhellung von Wohn- und Schlafräumen. Angesichts der geplanten Baumaßnahmen wird es jedoch möglich sein, im Gebiet nördlich der Elbe die Beurteilungswerte der Lichtleitlinie – ggf. durch technische Maßnahmen – einzuhalten, soweit dadurch nicht die Arbeits- und Baustellensicherheit beeinträchtigt wird. Dazu zählt insbesondere die Vermeidung der Ausrichtung von aufgeneigten Scheinwerfern (z.B. zur Ausleuchtung von Übergabestellen und gefährlichen Arbeitsbereichen) in nördliche Richtungen.

Zu (3) Der Einwand wird zur Kenntnis genommen.

Durch den Baustellenbetrieb in der Nachbarschaft hervorgerufene Lichtimmissionen können nicht im Vorwege quantifiziert werden. Es ist genehmigungsrechtliche Praxis, für den Baustellenbetrieb geeignete Auflagen zu erteilen, um erhebliche Belästigungen durch Lichtimmissionen zu vermeiden.

Die für die Beurteilung von Lichtimmissionen maßgebliche Lichtleitlinie enthält nach Gebietsnutzungen differenzierte Beurteilungswerte zur Frage der Belästigung durch Lichteinwirkungen. Diese gelten ausdrücklich für Wohnbereiche

Entwurf

einschließlich Terrasse und Balkon. Beurteilungswerte für den Aufenthalt im Freien sind nicht genannt. Eine immissionsschutzrechtliche Bewertung von Lichtimmissionen ist also verwaltungsrechtlich für den Aufenthalt im Freien nicht gefordert. In Anbetracht der geplanten Baumaßnahmen und der Entfernung zur Nachbarschaft liegen aus gutachterlicher Sicht auch keine Anhaltspunkte für außergewöhnliche Verhältnisse in Bezug auf zu erwartende Lichteinwirkungen vor, die trotz fehlender Beurteilungswerte eine weitergehende Betrachtung begründen.

Da jedoch die Maßnahme im Wesentlichen als Tagesbaustelle geplant ist, sind die Zeiten, in denen überhaupt Beleuchtung auf der Baustelle eingesetzt werden wird, nicht besonders lang. Der Einsatz der Beleuchtung auf der Baustelle geschieht in der Regel auch aus Gründen der Arbeitssicherheit und ist dann nicht vermeidbar.

Zu (4) Der Einwand wird zur Kenntnis genommen.

Die für die Beurteilung von Lichtimmissionen maßgebliche Licht-Leitlinie enthält nach Gebietsnutzungen differenzierte

Beurteilungswerte zur Frage der Blendung durch

Lichtimmissionen. Diese Beurteilungswerte berücksichtigen ausdrücklich auch die Störempfindung durch ständige und ungewollte Ablenkung der Blickrichtung zur Lichtquelle hin.

Durch den Baustellenbetrieb in der Nachbarschaft hervorgerufene Lichtimmissionen können nicht im Vorwege quantifiziert werden.

Angesichts der geplanten Baumaßnahmen wird es jedoch möglich sein, im Gebiet nördlich der Elbe die Beurteilungswerte der

Lichtleitlinie – ggf. durch technische Maßnahmen – einzuhalten, soweit dadurch nicht die Arbeits- und Baustellensicherheit

beeinträchtigt wird. Dazu zählt insbesondere die Vermeidung der

Ausrichtung von aufgeneigten Scheinwerfern (z.B. zur

Ausleuchtung von Übergabestellen und gefährlichen

Arbeitsbereichen) in nördliche Richtungen.

Da jedoch die Maßnahme im Wesentlichen als Tagesbaustelle

geplant ist, sind die Zeiten, in denen überhaupt Beleuchtung auf

der Baustelle eingesetzt werden wird, nicht besonders lang. Der

Einsatz der Beleuchtung auf der Baustelle geschieht in der Regel

auch aus Gründen der Arbeitssicherheit und ist dann nicht

vermeidbar.

e) Luftbelastungen

- (1) Es seien unzumutbare Luftverunreinigungen durch Sox, Nox, Schwebstaub und Feinstaub zu erwarten. (21 S. 22, 23, 24, 25, 26, 47, 73, 74, 78) Diese Luftverunreinigungen werden in den Planungsunterlagen weder ausreichend untersucht, noch berücksichtigt. Gesundheitsgefahr für Anwohner und Eigentumsbeeinträchtigungen; durch verstärkte Korrosionen könnten überdies Eigentumsbeeinträchtigungen eintreten. (21 S. 22)

Entwurf

- (2) Durch Bautätigkeit seien Luftbelastungen durch verschiedene Stäube zu erwarten, die die Grenzwerte der TA-Luft überschreiten (21 S. 22).
- (3) Es seien Grenzwertüberschreitungen zu erwarten (22, 23, 24, 25, 26, 48, 77, 78, u.a.).
- (4) Es fehle in den Antragsunterlagen an einer abwägungsgeeigneten Darstellung der in der Bauphase zu erwartenden Luftbelastungen (36).

Erwiderung:

- Zu (1) Der Einwand ist fachlich unbegründet. Im Rahmen einer Luftschadstoffuntersuchung wurden die Luftschadstoffimmissionen durch den Betrieb der Westerweiterung des CTH im Bereich der umliegenden schützenswerten Nutzungen prognostiziert und die Veränderungen gegenüber dem derzeitigen Zustand geprüft. Dabei wurden alle relevanten Schadstoffkomponenten einbezogen (SO₂, Nox, Benzol und Feinstaub). Es ergibt sich, dass für alle relevanten Luftschadstoffe die Grenzwerte der 22. BimSchV/ 39. BimSchV und der TA Luft zum Schutz des Menschen an allen maßgeblichen Immissionsorten im Prognose-Planfall eingehalten werden. Eine beurteilungsrelevante Verschlechterung der vorhandenen Situation ist nicht zu erwarten. Für die Beurteilung der Bauphase wurde festgestellt, dass aufgrund der vorläufigen Bauablaufplanung mit geringeren Emissionen als für den künftigen Betrieb auf der Erweiterungsfläche zu rechnen ist. Dies ergibt sich im Wesentlichen daraus, dass in der Bauphase der Einsatz von dieselbetriebenen Baugeräten vorherrscht, deren Emissionen im Vergleich zu dem künftigen Umschlag, der bezüglich der Luftschadstoffe durch die Schiffsemissionen dominiert wird, geringer ausfallen. Damit ergeben sich auch geringere Immissionen im Bereich der nächstgelegenen schutzbedürftigen Nutzungen. Weitere relevante Staubemissionen während der Bauphase sind nicht zu erwarten, da überwiegend feuchtes Baggertgut für die Auffüllung verwendet wird. Aufgrund der hinreichend großen Entfernung zum Nordufer der Elbe sind Grenzwertüberschreitungen durch den Baubetrieb nicht zu erwarten.
- Zu (2) Der Einwand ist fachlich unbegründet. Für die Beurteilung der Bauphase wurde im Rahmen des Luftschadstoffgutachtens festgestellt, dass in der Bauphase der Einsatz von dieselbetriebenen Baugeräten vorherrscht, deren Emissionen im Vergleich zu dem künftigen Umschlag, der bezüglich der Luftschadstoffe durch die Schiffsemissionen dominiert wird, geringer ausfallen. Damit ergeben sich auch geringere Immissionen im Bereich der nächstgelegenen schutzbedürftigen Nutzungen. Weitere relevante Staubemissionen während der Bauphase sind nicht zu erwarten, da überwiegend feuchtes Baggertgut für die Auffüllung verwendet wird. Aufgrund der hinreichend großen Entfernung zum Nordufer

Entwurf

der Elbe sind Grenzwertüberschreitungen durch den Baubetrieb nicht zu erwarten.

- Zu (3) Der Einwand ist fachlich unbegründet.
Im Rahmen einer Luftschadstoffuntersuchung wurden die Luftschadstoffimmissionen durch den Betrieb der Westerweiterung des CTH im Bereich der umliegenden schützenswerten Nutzungen prognostiziert und die Veränderungen gegenüber dem derzeitigen Zustand geprüft. Es ergibt sich, dass für alle relevanten Luftschadstoffe die Grenzwerte der 22. BimSchV/ 39. BimSchV und der TA Luft zum Schutz des Menschen an allen maßgeblichen Immissionsorten im Prognose-Planfall eingehalten werden. Eine beurteilungsrelevante Verschlechterung der vorhandenen Situation ist nicht zu erwarten.
Für die Beurteilung der Bauphase wurde im Rahmen des Luftschadstoffgutachtens festgestellt, dass in der Bauphase der Einsatz von dieselbetriebenen Baugeräten vorherrscht, deren Emissionen im Vergleich zu dem künftigen Umschlag, der bezüglich der Luftschadstoffe durch die Schiffsemissionen dominiert wird, geringer ausfallen. Damit ergeben sich auch geringere Immissionen im Bereich der nächstgelegenen schutzbedürftigen Nutzungen. Weitere relevante Staubemissionen während der Bauphase sind nicht zu erwarten, da überwiegend feuchtes Baggertgut für die Auffüllung verwendet wird. Aufgrund der hinreichend großen Entfernung zum Nordufer der Elbe sind Grenzwertüberschreitungen durch den Baubetrieb nicht zu erwarten.

- Zu (4) Der Einwand ist unzutreffend.
Im Rahmen des Luftschadstoffgutachtens erfolgte eine fachliche Einschätzung der zu erwartenden Belastungen während der Bauphase (Abschnitt 8, Seite 48). Es wurde festgestellt, dass in der Bauphase der Einsatz von dieselbetriebenen Baugeräten vorherrscht, deren Emissionen im Vergleich zu dem künftigen Umschlag, der bezüglich der Luftschadstoffe durch die Schiffsemissionen dominiert wird, geringer ausfallen. Damit ergeben sich auch geringere Immissionen im Bereich der nächstgelegenen schutzbedürftigen Nutzungen. Weitere relevante Staubemissionen während der Bauphase sind nicht zu erwarten, da überwiegend feuchtes Baggertgut für die Auffüllung verwendet wird. Aufgrund der hinreichend großen Entfernung zum Nordufer der Elbe sind Überschreitungen der Grenzwerte der 22. BimSchV/ 39. BimSchV und der TA Luft durch den Baubetrieb nicht zu erwarten.

f) Gerüche

- (1) Zu erwartende Geruchsbelastung durch Baumaschinen werde nicht dargestellt (21 S. 22).
- (2) Die zu erwartende Geruchsbelästigung durch Baumaßnahmen und Zusatzverkehr in der Bauphase werde nicht dargestellt (36).

Erwiderung:

- Zu (1) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Entwurf

Der TdV erklärt, dass vorhabensbedingt keine relevante Zunahme von Geruchsmissionen zu erwarten ist. Die Notwendigkeit einer gesonderten Untersuchung war entsprechend nicht angezeigt. Dies wird im Folgenden begründet:

Eine Prognose zu erwartender betriebsbedingter Luftschadstoffmissionen wurde von Lairm Consult GmbH (2008) vorgelegt. Für die Bauphase wurde festgestellt, dass entsprechend der vorläufigen Bauablaufplanung mit geringeren Emissionen als während des künftigen Betriebs auf der Erweiterungsfläche zu rechnen ist. Dies ergibt sich im Wesentlichen daraus, dass in der Bauphase der Einsatz von dieselbetriebenen Baugeräten vorherrscht, deren Emissionen im Vergleich zu dem künftigen Umschlagsbetrieb, der bezüglich der Luftschadstoffe durch die Schiffsemissionen dominiert wird, geringer ausfallen. Damit ergeben sich auch geringere Immissionen im Bereich der nächstgelegenen schutzbedürftigen Nutzungen. Die durch Lairm Consult GmbH (2008) prognostizierte betriebsbedingte Zunahme der Luftschadstoffbelastungen liegt weit überwiegend im Bereich der Irrelevanz gemäß TA Luft bzw. für einzelne Luftschadstoffe darunter. Gesetzliche Grenz- bzw. Vorsorgewerten (u.a. nach 22. BimSchV, TA Luft) werden z.T. deutlich unterschritten. Dementsprechend ist auch nur mit einer sehr geringen zusätzlichen Ausbreitung von Geruchsstoffen zu rechnen. Die mögliche Wirkung durch Geruchsmissionen ist unter Berücksichtigung der Lage im Ballungsraum Hamburg, der Lage an der Bundeswasserstraße Elbe sowie der bestehenden hafenauffinen und industriellen Nutzungen zu beurteilen. Vorhabensbedingt entstehen keine neuartigen Gerüche, die eine besondere Auffälligkeit beinhalten bzw. sich von den ortsüblichen Gerüchen unterscheiden. Zudem liegt der Vorhabensbereich in einer hinreichend großen Entfernung von ca. 600 m zur nächstgelegenen Wohnbebauung (hier Nordufer der Elbe). Für die Bauphase ist darauf hinzuweisen, dass die Bauarbeiten in einem Zeitfenster von 06:00 bis 20:00 stattfinden, so dass je nach Lage des Bauabschnittes Geruchsemissionen durch Baumaschinen nur in Teilbereichen zu erwarten sind (räumliche und zeitliche Eingrenzung). Unter Berücksichtigung der genannten Faktoren ist davon auszugehen, dass baubedingte Emissionen/Immissionen im Rahmen der UVS keine Auswirkungsrelevanz auf Wohnumfeld und wohnortgebundene Erholung entfalten.

Zu (2) Siehe zu (1)

g) Beeinträchtigung von Sachgütern

- (1) Befürchtet werden Umwelteinwirkungen auf die Ufergrundstücke durch Einleiten von Baustellenwasser in die Elbe (21 S. 38).
- (2) Die für die Bauphase zu erwartenden Erschütterungen durch Rammen gefährdeten die Standsicherheit des Wohnhauses des Einwenders. (19, 20, 22, 23, 24, 25, 26, 34, 35, 74) Bezüglich der Standsicherheit des Wohnhauses sei eine Beweissicherung vor Beginn der Arbeiten durchzuführen (19, 34, 35, 47, 75 u.a.).

Entwurf

- (3) Bei Abrutschen des Elbhangs seien Haus, Gartenhaus, Grundstück und Gartenmauer von Einwendern gefährdet sowie kein ausreichender Flutschutz mehr gegeben (22, 23, 24, 25, 26, 29). Diesbezügliche amtliche Messungen seien offen zu legen und in die Planung einzubeziehen (22, 23, 24, 25, 26).

Erwiderung:

- Zu (1) Der Einwand wird zur Kenntnis genommen.
Im Rahmen der UVS wird zur Vorhabenswirkung „Eintrag von Schadstoffen in das Wasser“ zusammenfassend festgestellt:
„Bezüglich der Auswirkungen durch die anfallenden Baustellenwässer sowie durch die Entnahme und Wiedereinleitung von Spülwässern im Rahmen der Verfüllung des Petroleumhafens sind keine dauerhaft nachteiligen Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser, Teil Oberflächenwasser zu erwarten. Durch die vorgesehene Wasseraufbereitung nach dem Stand der Technik ist die Einhaltung geforderter Qualitätskomponenten gewährleistet.
Die baubedingten Auswirkungen sind als gering negativ, kurz- bis mittelfristig und mittlräumig zu bewerten. Erhebliche negative Auswirkungen sind ausgeschlossen.“
- Zu (2) Die Einwendung ist unbegründet.
Ausweislich der Planfeststellungsunterlage ist es konzeptionell beabsichtigt, von Rammarbeiten abzusehen (siehe hierzu auch Erwiderung zu ASA 4c1ff.)
- Zu (3) Die Einwendung ist unbegründet.
Die geplante Maßnahme greift weder in die nördliche Elbuferböschung noch in den Elbhang ein. Eine Beeinträchtigung der Standsicherheit der dortigen Grundstücke durch die Baumaßnahme ist somit auszuschließen.
Ergänzende Ausführungen zu dem Thema „rutschender Elbhang“ finden sich unter Ziffer 5f1.

h) Sonstiges

- (1) Die Auswirkungen würden häufig unter Vorbehalte gestellt. Dabei fehlten Darstellungen der Auswirkungen, wenn die Realisierung tatsächlich anders als geplant erfolge (21 S. 17).
- (2) Es seien alle Wasserverunreinigungen auszuschließen (21 S. 51).
- (3) Beeinträchtigungen könnten durch die lange Dauer der Bauzeit wegen Dauerhaftigkeit zu Gesundheitsschäden führen (21 S. 18).
- (4) Entfernung der Baumreihe am Bubendey-Ufer sei ein erheblicher Eingriff, der den wirtschaftlichen Wert und den Freizeitwert der anliegenden Grundstücke vermindert (21 S.23, 21/9, 31, 36).
- (5) Bautätigkeit verursacht unzumutbare Beeinträchtigung der Anwohner (21 S. 23).
- (6) Erholungs- und Freizeitwert der anliegenden Grundstücke wird erheblich beeinträchtigt (21 S. 23, 21/7, 34, 35, 45, 47, 48, 60 u.a.).
- (7) Frage der Wartung und Instandhaltung von Wasserleitungen, die Eurogate versorgen und über von Bominflot gepachtete Flurstücke führen, sei noch ungeklärt (11).

Entwurf

- (8) Trotz Baustellen-Verkehr auf dem Tankweg müsse die Firma Bominflot uneingeschränkt mit Fahrzeugen erreichbar sein (11).
- (9) In den Einwendungen der BSU vom 15.10.2009 wird vom Amt für Immissionsschutz und Betriebe bezogen auf die Wasserrechtliche Erlaubnis unter Punkt 3.2.2 folgende Aussage gemacht:
„Folgende Bauwassermengen dürfen für die gesamte über ca. 59 Monate laufende Einleitungszeit maximal eingeleitet werden:
140m³/h
3.300 m³/d
410.000 m³/a...“ (91T, S. 14).

Erwiderung:

- Zu (1) Die Einwendung ist unbegründet.
Die Auswirkungsprognosen gehen von „worst-case“-Szenarien aus. Selbst wenn im Einzelfall die Realisierung des Vorhabens nicht „planmäßig“ erfolgen sollte, ist so sicher gestellt, dass die in den Prognosen beschriebenen Auswirkungen nicht überschritten werden.
- Zu (2) Die Einwendung ist unbegründet.
Bezüglich der Auswirkungen durch die anfallenden Baustellenwasser sowie durch die Entnahme und Wiedereinleitung von Spülwassern im Rahmen der Verfüllung des Petroleumhafens sind keine dauerhaft nachteiligen Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser, Teil Oberflächenwasser zu erwarten.
Durch die vorgesehene Wasseraufbereitung nach dem Stand der Technik ist die Einhaltung geforderter Qualitätskomponenten gewährleistet.
- Zu (3) Der Einwand wird zur Kenntnis genommen.
Die Vorhabensplanung berücksichtigt die geltenden rechtlichen Bestimmungen zum Immissionsschutz.
- Zu (4) Die Einwendungen sind hinsichtlich der Eingriffsregelung unzutreffend.
In der Eingriffsregelung ist der Begriff „Eingriff“ definiert als Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können. Der wirtschaftliche Wert und/oder der Freizeit- und Erholungswert von Grundstücken findet hierbei keine Berücksichtigung.
Die Einwendungen sind hinsichtlich der UVS ebenfalls unzutreffend.
Im Rahmen der UVS werden vorhabensbedingte Auswirkungen auf die Umwelt prognostiziert. Auswirkungen auf die Umwelt im Sinne des § 2 Abs. 1 Satz 2 UVPG sind Veränderungen der menschlichen Gesundheit oder der physikalischen, chemischen oder biologischen Beschaffenheit einzelner Bestandteile der Umwelt oder der Umwelt insgesamt, die von einem Vorhaben verursacht werden. Wirtschaftliche Belange finden hier keine Berücksichtigung.

Entwurf

Die optische Wahrnehmbarkeit von bau- und anlagebedingten Merkmalen ist Bestandteil der Auswirkungsprognose der UVS zum Schutzgut Landschaft (vgl. UVS, Teil B.1 der Antragsunterlagen). Wie dort ausgeführt, entfalten die bau- und anlagebedingten Veränderungen eine Wirkung auf den Betrachter. Dabei ist zu berücksichtigen, dass das Landschaftsbild im heutigen Zustand maßgeblich durch die Situation im Ballungszentrum der Stadt Hamburg bzw. im Bereich des Hamburger Hafens mit seinen vorhandenen Nutzungen gekennzeichnet ist. Die vorhabensbedingten Veränderungen führen nicht zu einer erheblichen negativen Auswirkung auf das Landschaftsbild. Ferner ist insofern festzustellen, dass nach der höchstrichterlichen Rechtsprechung zum Bauplanungsrecht der Gesichtspunkt der Wertminderung von Grundstücken und damit auch die Minderung des Erholungs- oder Freizeitwerts nicht die Bedeutung eines eigenständigen Abwägungspostens hat, vgl. etwa BverwG, Beschlüsse vom 02.08.1993 – 4 NB 25/93 -, zit.n.juris.

Verfassungsrechtlicher Hintergrund ist der Umstand, dass hoheitlich bewirkte Minderungen des Marktwertes eines Vermögensguts in der Regel nicht den Schutz des Eigentumsrechts i.S.v. aus Art. 14 Abs. 1 GG berühren, vgl. BverfG, Beschlüsse der 2. Kammer des Ersten Senats vom 26.06.2002, 1 BvR 558/91, BverfGE 105, 252, 277, und vom 24.01.2007 – 1 BvR 382/05 -, NVwZ 2007, S. 805 f. Auch in der höchstrichterlichen Rechtsprechung zum Fachplanungsrecht ist anerkannt, dass nicht jede Wertminderung eines Grundstücks, die auf ein staatliches Verhalten zurückzuführen ist, i.S.v. Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG eine Pflicht zu einem finanziellen Ausgleich begründet, sondern dass insbesondere die situative Vorbelastung des betreffenden Grundstücks zu berücksichtigen ist, vgl. BverwB, Urteil vom 24.05.1996 – 4 A 39/95 -, Buchholz 316 § 74 VwVfG Nr. 39, zumal ein Grundeigentümer nicht auf einen unveränderten Fortbestand des von ihm zu einem bestimmten Zeitpunkt vorgefundenen Wohnumfelds vertrauen kann, hierzu BverwG, Urteil vom 16.03.2006 – 4 A 1001/04 -, NVwZ 2006, S. 1055 ff. (Rdnr. 409). Hieraus folgt, dass es bloßen Wertminderungen für sich genommen – anders, als diesen zugrundeliegenden tatsächlichen Einwirkungen – bereits an der erforderlichen Abwägungserheblichkeit fehlt. Würde man dies anders sehen, so wäre jedenfalls zu bedenken, dass die Einwender aufgrund der Belegenheit ihrer Grundstück im unmittelbaren Umfeld des Hamburger Hafens mit weiteren Ausbaumaßnahmen rechnen mussten, so dass ihr Interesse, von hierdurch verursachten Minderungen des Wertes ihrer Grundstücke verschont zu bleiben, als gering anzusehen ist und dass dem entgegenstehenden öffentlichen Interesse am weiteren Ausbau der Hafen-Infrastruktur deutlich höheres Gewicht zuzumessen ist.

Entwurf

- Zu (5) Der Einwand ist unzutreffend. Gegenstand der Untersuchungen zum Schutzgut Menschen (vgl. UVS, Teil B.1 der Antragsunterlagen) sind mögliche vorhabensbedingte Auswirkungen auf den Menschen, einschließlich der menschlichen Gesundheit (im Wohnumfeld sowie im Bereich wohnortgebundener Erholung). Dabei wurden die Funktionen „Wohnen“ und „Freizeit/ Erholung“ herangezogen. Die Vorhabensplanung berücksichtigt die geltenden rechtlichen Bestimmungen zum Immissionsschutz. Der Auswirkungsprognose zum Schutzgut Menschen im Rahmen der UVS liegen Fachgutachten zugrunde, welche die vorhabensbedingten Immissionen für die nächstgelegene Wohnbebauung prognostizieren (u.a. Teil B.2.4, B.2.6, B.2.8 der Antragsunterlagen). Dort benannte Aussagen zu baubedingten Immissionen wurden ebenso wie vorhandene Informationen zu Wohngebieten und Gebieten für die wohnortgebundene Erholung berücksichtigt. Im Ergebnis der baubedingten Auswirkungsprognose zum Schutzgut Menschen sind baubedingt keine erheblich negativen Auswirkungen auf das Schutzgut Menschen bzw. auf die betrachteten Funktionen „Wohnen“ und „Freizeit/ Erholung“ festzustellen.
- Zu (6) Der Einwand ist unzutreffend. Gegenstand der Untersuchungen zum Schutzgut Menschen (vgl. UVS, Teil B.1 der Antragsunterlagen) sind mögliche vorhabensbedingte Auswirkungen auf den Menschen, einschließlich der menschlichen Gesundheit (im Wohnumfeld sowie im Bereich wohnortgebundener Erholung). Dabei wurden die Funktionen „Wohnen“ und „Freizeit/ Erholung“ herangezogen. Die Vorhabensplanung berücksichtigt die geltenden rechtlichen Bestimmungen zum Immissionsschutz. Der Auswirkungsprognose zum Schutzgut Menschen im Rahmen der UVS liegen Fachgutachten zugrunde, welche die vorhabensbedingten Luftschall- und Luftschadstoffimmissionen für die nächstgelegene Wohnbebauung prognostizieren (Teil B.2.4, B.2.5, B.2.6, B.2.8 der Antragsunterlagen). Die Bewertung der vorhabensbedingten Immissionen erfolgt anhand von Immissionswerten bzw. Immissionsgrenz- und -richtwerten, welche aus öffentlich-rechtlichen Vorgaben resultieren (u.a. AVV Baulärm, TA Lärm, 22. BimSchV, TA Luft, Licht-Leitlinie des LAI) und jeweils auf den Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen abstellen. Im Ergebnis der Auswirkungsprognose sind keine vorhabensbedingt erheblich negativen Auswirkungen auf die Funktion der wohnortgebundenen „Freizeit/Erholung“ festzustellen. Eine diese Zumutbarkeitsschwellen einhaltende Beeinträchtigung der Wohnqualität oder des Erholungs- bzw. Freizeitwerts ist rechtlich unbeachtlich und führt daher insbesondere nicht zu einer Abwägungsfehlerhaftigkeit der Planung. Hält ein Vorhaben die für Immissionen geltenden Zumutbarkeitsschwellen ein, führt dies nach der Rechtsprechung nicht zu einer unzumutbaren

Entwurf

Beeinträchtigung der Wohnqualität, die der Realisierung eines Vorhabens entgegengehalten werden könnte, vgl. OVG Lüneburg, Urteil vom 12.09.2001 – 1 K 3075/00 –, veröffentl. Ausschl. in juris; VG Oldenburg, Urteil vom 04.03.2004 – 5 A 2342/01 –, veröffentl. Ausschl. in juris.

Gleiches muss hinsichtlich solcher Immissionen gelten, die im Wege planerischer Abwägung zulässigerweise als hinnehmbar eingestuft werden.

Ferner ist insofern festzustellen, dass nach der höchstrichterlichen Rechtsprechung zum Bauplanungsrecht der Gesichtspunkt der Wertminderung von Grundstücken und damit auch die Minderung des Erholungs- oder Freizeitwerts nicht die Bedeutung eines eigenständigen Abwägungspostens hat,

vgl. etwa BverwG, Beschlüsse vom 02.08.1993 – 4 NB 25/93 -, zit.n.juris.

Verfassungsrechtlicher Hintergrund ist der Umstand, dass hoheitlich bewirkte Minderungen des Marktwertes eines Vermögensguts in der Regel nicht den Schutz des Eigentumsrechts i.S.v. aus Art. 14 Abs. 1 GG berühren, vgl. BverfG, Beschlüsse der 2. Kammer des Ersten Senats vom 26.06.2002, 1 BvR 558/91, BverfGE 105, 252, 277, und vom 24.01.2007 – 1 BvR 382/05 -, NVwZ 2007, S. 805 f.

Auch in der höchstrichterlichen Rechtsprechung zum Fachplanungsrecht ist anerkannt, dass nicht jede Wertminderung eines Grundstücks, die auf ein staatliches Verhalten zurückzuführen ist, i.S.v. Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG eine Pflicht zu einem finanziellen Ausgleich begründet, sondern dass insbesondere die situative Vorbelastung des betreffenden Grundstücks zu berücksichtigen ist,

vgl. BverwB, Urteil vom 24.05.1996 – 4 A 39/95 -, Buchholz 316 § 74 VwVfG Nr. 39,

zumal ein Grundeigentümer nicht auf einen unveränderten Fortbestand des von ihm zu einem bestimmten Zeitpunkt vorgefundenen Wohnumfelds vertrauen kann,

hierzu BverwG, Urteil vom 16.03.2006 – 4 A 1001/04 -, NVwZ 2006, S. 1055 ff. (Rdnr. 409).

Hieraus folgt, dass es bloßen Wertminderungen für sich genommen – anders, als diesen zugrundeliegenden tatsächlichen Einwirkungen – bereits an der erforderlichen Abwägungserheblichkeit fehlt. Würde man dies anders sehen, so wäre jedenfalls zu bedenken, dass die Einwander aufgrund der Belegenheit ihrer Grundstück im unmittelbaren Umfeld des Hamburger Hafens mit weiteren Ausbaumaßnahmen rechnen mussten, so dass ihr Interesse, von hierdurch verursachten Minderungen des Wertes ihrer Grundstücke verschont zu bleiben, als gering anzusehen ist und dass dem entgegenstehenden öffentlichen Interesse am weiteren Ausbau der Hafen-Infrastruktur deutlich höheres Gewicht zuzumessen ist.

Zu (7) Die Einwanderung ist unbegründet. Eurogate wird die neuen Terminalflächen über Hausanschlüsse ver- und entsorgen, die nicht auf Mietflächen der Firma Bominflot liegen.

Entwurf

- Zu (8) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
Ein für eine Baumaßnahme dieser Größenordnung üblicher Baustellenverkehr wird sich nicht vermeiden lassen. Grundsätzlich ist jedoch nicht beabsichtigt, die Erreichbarkeit der Firma Bominflot für Straßenfahrzeuge einzuschränken. Sollte dies im Einzelfall dennoch auftreten, so wird der TdV sich mit der Firma Bominflot hierzu bilateral abstimmen.
- Zu (9) Diese Einwendung ist unzutreffend.
In der Einwendung ist die beantragte mittlere jährliche Einleitmenge von 410.000 m³/a als maximale Einleitmenge angegeben statt der vom Vorhabenträger in der Planfeststellungunterlage beantragten 790.000 m³/a. Vermutlich handelt es sich hierbei um einen Übertragungsfehler, da für die stündlichen und täglichen Maximalmengen die Werte aus dem Antrag richtig übernommen wurden.

Entwurf

5. Dauerhafte Betroffenheiten

a) Allgemeines zu Immissionen

- (1) Es ist mit höheren Immissionswerten zu rechnen, als im Planfeststellungsantrag prognostiziert. Die nach Bundesrecht und Hamburgischem Landesrecht einzuhaltenden Richt- und Grenzwerte werden weit überschritten. (49, 50, 51, 52, 53, 55, 77, 105 u.a.)
- (2) Gesundheitsschäden für Anwohner zu erwarten. (54 u.a.)
- (3) Es ist ein Betriebsbeauftragter für Immissionsschutz zur ständigen Überwachung zu bestimmen. (91T)

Erwiderung:

Zu (1) zum Thema Schall:

Der Einwand ist unzutreffend.

Es gibt weder im Bundesrecht noch nach Hamburger Landesrecht Grenzwerte für gewerbliche Anlagen. Es handelt sich immer um Richtwerte, teilweise auch um Orientierungswerte. Die TA Lärm, als Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm nimmt Seehafenumschlagsanlagen unter Nr. 1 lit. G von ihrem Anwendungsbereich aus. Sofern wie hier untergesetzliche Konkretisierungen der gesetzlichen Anforderungen nicht existieren, lässt sich die Zumutbarkeitsgrenze nur in Abhängigkeit von den jeweiligen Einzelfallumständen ermitteln.

Da von den Anlagen selbst, deren Errichtung Gegenstand des wasserrechtlichen Planfeststellungsverfahrens ist, keine betriebsbedingten Lärmimmissionen ausgehen, würden mit dem Erlass des beantragten Planfeststellungsbeschlusses noch keine betriebsbedingten Immissionen zugelassen. Daher kommt den in der Einwendung angesprochenen betriebsbedingten Schallimmissionen nur eine eingeschränkte rechtliche Bedeutung zu. Zu dieser werden in der Rechtsprechung zwei verschiedene Auffassungen vertreten:

Nach Ansicht des Verwaltungsgerichts Hamburg ist im Rahmen der Planrechtfertigung zu prüfen, ob einer Ausnutzung der mit dem Vorhaben angestrebten Kapazitätserweiterung des Terminals unüberwindbare rechtliche Hürden entgegenstehen, weil der künftige Terminalbetrieb auf der Erweiterungsfläche notwendigerweise zu unzumutbaren Schallimmissionen führen wird (vgl. VG Hamburg, Beschluss vom 30.10.2006 – 19 E 3517/06 -, Seite 16 BA). Dies ist nicht der Fall (siehe Stellungnahmen zu ASA 5 a 2 und 5 b 1).

Nach Auffassung des OVG Bremen ist hingegen zusätzlich auf der Ebene der planerischen Abwägung eine immissionsschutzrechtliche Vorausbeurteilung des späteren Terminalbetriebes vorzunehmen. Mit einer solchen Vorausbeurteilung ist nach Ansicht des OVG Bremen festzustellen, ob der spätere Umschlagsbetrieb mit den immissionsschutzrechtlichen Anforderungen grundsätzlich vereinbar ist (OVG Bremen, Urteile vom 13.12.2001 – 1 D 299/01 -, NordÖR 2002, 116 ff. (117) und vom 11.01.2005 – 1 D 224/04 -,

Entwurf

NJOZ 2005, 4780 ff. [4792]). Auch nach dieser Vorausbeurteilung sind die aufgrund des Terminalbetriebs auf der Erweiterungsfläche zu erwartenden Schallimmissionen zulässig (siehe Stellungnahme zum ASA 5 b 1). Dies wird durch die von der ted GmbH erstellte Prognose der betriebsbedingten Schallimmissionen (2009) bestätigt. Die Berechnungen der Immissionen erfolgen unter Berücksichtigung von konservativen Ansätzen und liegen somit auf der sicheren Seite. Messungen belegen dies.

Auch im Rahmen der immissionsschutzrechtlichen Vorausbeurteilung bilden die in der Einwendung angesprochenen Immissionsrichtwerte der TA Lärm nur einen ersten Orientierungspunkt für die Beurteilung der fachplanungsrechtlichen Zumutbarkeit. Aufgrund der Besonderheiten von Seehafenumschlagsanlagen kann eine abweichende Beurteilung geboten sein. Zu diesen Besonderheiten gehören vor allem die Notwendigkeit, Seehafenumschlagsanlagen wegen der Anforderungen des internationalen Schiffsverkehrs auch nachts zu betreiben sowie die besondere Standortgebundenheit solcher Anlagen, die auf eine Lage am seeschifftiefen Fahrwasser angewiesen sind (OVG Bremen, Urteil vom 13.12.2001 – 1 D 299/01 –, Juris, Rn. 62 f., 71).

Unabhängig davon ist – wie bereits ausgeführt – die Schutzwürdigkeit der immissionsbetroffenen Gebiete stets einzelfallbezogen zu bestimmen. Dabei ist u.a. die Gebietsart der immissionsbetroffenen Flächen zu berücksichtigen. Außerdem ist deren Vorbelastung schutzmindernd zu berücksichtigen (BverwG, Beschluss vom 09.03.2011 – 4 B 30/10 –, Juris, Rn. 5). Eine weitere Einschränkung der Schutzwürdigkeit ergibt sich aus dem Vorliegen einer Gemengelage (siehe Stellungnahme zum ASA 5 b 4).

Die Immissionsrichtwerte der TA Lärm bilden daher keine strikt einzuhaltenden Grenzwerte, sondern nur einen ersten Anhalt für die Beurteilung der fachplanungsrechtlichen Zumutbarkeit der zu erwartenden betriebsbedingten Schallimmissionen (siehe Stellungnahme zum ASA 5 b 1).

zum Thema Lichtimmissionen:

Der Einwand ist unzutreffend.

Das Gutachten zur Frage der Lichtimmissionen betrachtet alle wesentlichen Lichtquellen und kommt zu dem Ergebnis, dass die Beurteilungsmaßstäbe für erhebliche Belästigungen durch Lichtimmissionen eingehalten werden. Diese Bewertung stützt sich auf die Licht-Leitlinie, die u.a. auch für die Hamburger Behörden Grundlage der Beurteilung der Lichtimmissionen ist.

zum Thema Luftschadstoffe:

Der Einwand ist unzutreffend.

Im Rahmen einer Luftschadstoffuntersuchung wurden die Luftschadstoffimmissionen durch den Betrieb der Westerweiterung des CTH im Bereich der umliegenden schützenswerten Nutzungen prognostiziert und die Veränderungen gegenüber dem derzeitigen Zustand geprüft. Hinsichtlich des künftigen Hafetriebes wurde ein exemplarisches Belastungsmodell

Entwurf

zugrunde gelegt, das von einer Volllastung ausgeht. Dabei wurden alle relevanten Quellen einbezogen. Es ergibt sich, dass für alle relevanten Luftschadstoffe die Grenzwerte der 22. BImSchV/ 39. BImSchV und der TA Luft zum Schutz des Menschen an allen maßgeblichen Immissionsorten im Prognose-Planfall eingehalten werden. Eine beurteilungsrelevante Verschlechterung der vorhandenen Situation ist nicht zu erwarten.

Zu (2) zum Thema Schall:

Der Einwand ist unbegründet.

Die Vorhabensplanung berücksichtigt die geltenden rechtlichen Bestimmungen zum Immissionsschutz. Der Auswirkungsprognose zum Schutzgut Menschen (Teil B.1 der Antragsunterlage) im Rahmen der UVS liegen Fachgutachten zugrunde, welche die vorhabensbedingten Luftschallimmissionen für die nächstgelegene Wohnbebauung prognostizieren (Teil B.2.4, B.2.5, B.2.8 der Antragsunterlagen). Die Bewertung vorhabensbedingter Immissionen erfolgt anhand von Immissionsrichtwerten, welche aus öffentlich-rechtlichen Vorgaben resultieren (u.a. AVV Baulärm, TA Lärm) und jeweils auf den Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen abstellen.

Da von den Anlagen selbst, deren Errichtung Gegenstand des wasserrechtlichen Planfeststellungsverfahrens ist, keine betriebsbedingten Lärmimmissionen ausgehen und daher mit dem Erlass des beantragten Planfeststellungsbeschlusses noch keine betriebsbedingten Immissionen zugelassen würden, kommt den betriebsbedingten Schallimmissionen nur im Rahmen der Planrechtfertigung und nach Auffassung des OVG Bremen darüber hinaus im Rahmen einer immissionsschutzrechtlichen Vorausbeurteilung eine rechtliche Bedeutung zu (siehe Stellungnahme zum ASA 5 a 1).

In diesem Rahmen ist u.a. zu prüfen, ob die aufgrund des späteren Terminalbetriebs zu erwartenden Schallimmissionen unterhalb der Schwelle der Gesundheitsgefährdung liegen. Diese Schwelle ist nach der höchstrichterlichen Rechtsprechung für die Tagzeit bei Dauerschallpegeln von ca. 70 bis 74 dB(A) außen und für die Nachtzeit bei Dauerschallpegeln von ca. 60 bis 65 dB(A) außen anzunehmen (BverwG, Urteil vom 16.03.2006 – 4 A 1075/04 –, NVwZ, Beilage I 2006, Rn. 376 m.w.NJ; BverwG, Urteil vom 09.11.2006 – 4 A 2001/06 –, NVwZ 2007, 445, Rn. 122).

Diese Orientierungswerte werden nach der von der ted GmbH erstellten Prognose zu den betriebsbedingten Schallimmissionen (2009) sowohl in der Tagzeit als auch nachts an allen untersuchten Immissionsorten deutlich unterschritten: Die für die Tagzeit prognostizierten Dauerschallpegel liegen um 14,3 dB(A) (Immissionsaufpunkt F2) bis 20,0 dB(A) (Immissionsaufpunkt F4) unter der untersten Schwelle der Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A). Die für die Nachtzeit angenommene unterste Schwelle der Gesundheitsgefährdung eines Dauerschallpegels außen von 60 dB(A) wird ebenfalls an allen untersuchten Immissionsorten unterschritten, und zwar um 4,9 dB(A) (Immissionsaufpunkt F2)

Entwurf

bis zu 10,5 dB(A) (Immissionsaufpunkt F4) (ted GmbH, a.a.O., S. 37, Tab. 10).

Es ist auch mit keiner vorhabenbedingter Gesundheitsgefährdung aufgrund nächtlicher Spitzenschallpegel zu rechnen. Die von der ted GmbH prognostizierten maximalen Spitzenimmissionspegel liegen zwischen 47,9 dB(A) (Immissionsaufpunkt Ö1) und 62,8 dB(A) (Immissionsaufpunkt F2) (ted GmbH, Schalltechnische Berechnungen zur Betriebssituation [2009], S. 38, Tab. 12). Nach den Erkenntnissen der ted GmbH aus der Überwachung vergleichbarer Containerterminals ist zu erwarten, dass die prognostizierten maximalen Spitzenschallpegel im Durchschnitt höchstens 1,5 x pro Nacht überschritten werden (ted GmbH, a.a.O., S. 39). Demgegenüber markiert nach der höchstrichterlichen Rechtsprechung zu nächtlichem Fluglärm erst ein sechsmaliges Überschreiten eines Wertes von 60 dB(A) am Ohr des Schläfers den Übergang zur Gesundheitsgefahr (BverwG, Urteil vom 16.03.2006 – 4 A 1074/04 –, NVwZ, Beilage I 2006, Rn. 300). Das entspricht unter Berücksichtigung des typischen Dämmwertes eines gekippten Fensters von 15 dB(A) (BverwG, Urteile vom 21.09.2006 – 4 C 4/05 –, NVwZ 2007, 219 ff. [220] und vom 16.03.2006, a.a.O., Rn. 327) einer Maximalpegelhäufigkeit von 6 x 75 dB(A) außen. Solche Maximalpegelhäufigkeiten sind, wie dargestellt, vorhabenbedingt nicht zu erwarten.

Damit sind Gesundheitsgefährdungen oder gar –schäden aufgrund betriebsbedingter Schallimmissionen auszuschließen.
zum Thema Lichtimmissionen:

Der Einwand ist unzutreffend.

Die hier in Betracht kommenden Lichteinwirkungen können sich unter Umständen belästigend, jedoch nicht gesundheitsschädlich (wie z.B. durch Schlafstörungen) auswirken. Diese Bewertung stützt sich auf die Licht-Leitlinie, die u.a. auch für die Hamburger Behörden Grundlage der Beurteilung der Lichtimmissionen ist.

zum Thema Luftschadstoffe:

Im Rahmen einer Luftschadstoffuntersuchung wurden die Luftschadstoffimmissionen durch den Betrieb der Westerweiterung des CTH im Bereich der umliegenden schützenswerten Nutzungen prognostiziert und die Veränderungen gegenüber dem derzeitigen Zustand geprüft. Hinsichtlich des künftigen Hafensbetriebes wurde ein exemplarisches Belastungsmodell zugrunde gelegt, das von einer Volllastung ausgeht. Dabei wurden alle relevanten Quellen einbezogen. Es ergibt sich, dass für alle relevanten Luftschadstoffe die Grenzwerte der 22. BImSchV/ 39. BImSchV und der TA Luft zum Schutz des Menschen an allen maßgeblichen Immissionsorten im Prognose-Planfall eingehalten werden. Eine beurteilungsrelevante Verschlechterung der vorhandenen Situation ist nicht zu erwarten. Mit der Einhaltung der Grenzwerte der 22. BImSchV/ 39. BImSchV und der TA Luft wird den Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse entsprochen.

Entwurf

- Zu (3) Es wurde eingewandt, es sei ein Betriebsbeauftragter für Immissionsschutz zur ständigen Überwachung zu bestimmen. Die Einwendung ist zurückzuweisen. Der Kreis der Anlagenarten, für die Immissionsschutzbeauftragte zu bestellen sind, ist aufgrund von § 53 Abs. 1 S. 2 BImSchG in der 5. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über Immissionsschutz- und Störfallbeauftragte – 5. BImSchV) bestimmt worden. Gemäß § 1 Abs. 1 der 5. BImSchV haben die Betreiber der in Anhang I zu dieser Verordnung bezeichneten genehmigungsbedürftigen Anlagen einen betriebsangehörigen Immissionsschutzbeauftragten zu bestellen. Die auf der Erweiterungsfläche geplanten Anlagen der Suprastruktur gehören zu keinem der in Anhang I 5. BImSchV aufgeführten Anlagenarten. Damit besteht keine Pflicht zu Bestellung eines Immissionsschutzbeauftragten gem. § 53 Abs. 1 BImSchG i.V.m. der 5. BImSchV. Darüber hinaus ist keine behördliche Einzelanordnung zur Bestellung eines Betriebsbeauftragten aufgrund von § 53 Abs. 2 BImSchG ergangen, so dass auch insoweit keine Pflicht zur Bestellung eines Immissionsschutzbeauftragten besteht. Unabhängig davon gehört die behördliche Verpflichtung zur Bestellung von Betriebsbeauftragten zur immissionsschutzrechtlichen Anlagenüberwachung und nicht zur Anlagenzulassung, so dass der Prüfungsgegenstand dieses Verfahrens nicht betroffen ist. Darüber hinaus ergibt sich die Pflicht zur Bestellung eines Immissionsschutzbeauftragten mithin aus § 53 BImSchG nur für den Betreiber einer Anlage i. S. d. § 5 BImSchG. Dies ist im vorliegenden Fall nicht die Hamburg Port Authority (HPA). Zwar ist im Regelfall der Eigentümer einer Anlage zugleich deren Betreiber. Ist die Anlage jedoch einem Pächter, Mieter, Leasingnehmer oder in anderer Weise Berechtigtem zur Nutzung übertragen, ist jedoch dieser Betreiber i. S. d. § 5 BImSchG, vgl. Dietlein, in: Landmann/Rohmer, Umweltrecht, Kommentar, Bd. 1, 56. EL, Stand: Juli 2009, § 5 BImSchG, Rn. 28. Dies gilt auch vorliegend, da die Anlagen in der Betriebsphase durch die Firma EUROGATE betrieben werden sollen und nicht durch die Hamburg Port Authority selbst. Gegenüber der späteren Betreiberfirma kann daher auch eine Einzelanordnung i. S. d. § 53 Abs. 2 BImSchG ergehen.

b) Lärm

- (1) Unzumutbare Lärmbelästigung durch den künftigen Betriebslärm des Terminals zu erwarten (06, 13, 20, 21/9, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28).
- (2) Die Gesundheitsgefährdung durch Lärm wird viel erheblicher sein als in den Planungsunterlagen bewertet und beurteilt. (21 S. 23) Gesundheitsschäden durch Lärm zu erwarten. (21 S. 23, 21/9) Dieser Aspekt wurde auch im Zuge der Erörterung von Einwendungen thematisiert. (Niederschrift S. 21 und 27)

Entwurf

- (3) Schalltechnische Berechnung geht von zu niedrigen Lärmimmissionen aus, ist unvollständig, nicht richtig und nicht nachvollziehbar. (21 S. 24, 36)
- (4) Die durch Lärm betroffene Region ist reine Wohngegend und Naherholungsgebiet. Angenommene Gemengelage gemäß Textziffer 6.7 TA-Lärm legt unangemessene Richtwerte zugrunde. (21 S. 24 f., 31)
- (5) Die Zusatzbelastung dürfte sich tatsächlich um 10 dB(A) erhöhen, was einer Verdoppelung der gehörten Lautstärke entspricht. (21 S. 26)
- (6) Die Berechnung der Schallausbreitung über das Wasser wird beanstandet. Die fehlende Schalldämpfung durch Wasser werde nicht hinreichend berücksichtigt (21 S. 26, 36, 78).
- (7) Lärm durch nächtliche Containerbewegungen („Containerwerfen“) werde unzureichend bewertet (21 S. 27, 36).
Dieser Aspekt wurde auch im Zuge der Erörterung von Einwendern thematisiert. (Niederschrift S. 21)
- (8) Lauteste Nachtstunde sei nicht zutreffend ermittelt (21, 36). Es sei ein lautes Schiff abzuwarten. Geräuschmessung zu niedrig. Zwei Immissionsaufpunkte nördlich der Elbe seien zu wenig. Lärm-Minderungsmaßnahmen durch den Betreiber würden berücksichtigt, aber nicht sichergestellt (21 S. 28 f.).
Einige dieser Aspekte wurde auch im Zuge der Erörterung von Einwendern thematisiert. (Niederschrift S. 26/27)
- (9) Zuschläge für erhöhte Empfindlichkeiten an Sonn- und Feiertagen und nachts sind anzuwenden (21 S. 29, 31).
- (10) Vorbelastungen könnten nicht anspruchsmindernd berücksichtigt werden (21 S. 30, 36).
- (11) Es seien Maßnahmen zu planen, die die Einhaltung des Richtwertes von 45 dB(A) nachts sicherstellen (21 S. 30, 36).
- (12) Die dargestellten Lärmpegel würden überschritten werden (21 S. 28 u. 30, 36, 46 u.a.).
Dieser Aspekt wurde auch im Zuge der Erörterung von Einwendern thematisiert. (Niederschrift S. 26/27)
- (13) Für die Lärmermittlung seien nicht nur die dB/A-Werte sondern in besonderem Maße auch die dB/C-Werte zu berücksichtigen (46).
- (14) Lärminderungsmaßnahmen i. S. v. § 22 BImSchG würden nicht berücksichtigt (14, 36)
- (15) Bei erhöhter Belästigung in Wohngebieten müssten zusätzliche Lärminderungsmaßnahmen auch auf nicht in direkter Wohnnachbarschaft befindliche Flächen ergriffen werden, so z.B. Ergänzungsbescheid Bezirksamt Hamburg-Mitte (21 S. 31).
- (16) Es sei zur Auflage zu machen, dass die Gesamt-Lärmbelastung tags 55 dB(A) und nachts 40 dB(A) nicht überschreiten darf. Die Zusatzbelastung durch alle Anlagen des ausgebauten Terminals Westerweiterung EUROGATE dürfe tags 50 dB(A) und nachts 35 dB(A) nicht überschreiten. Dies sei durch Nahfeldmessungen und Ausbreitungsrechnungen regelmäßig nachzuweisen. Bestimmung der Werte nach TA-Lärm (21 S. 48).
- (17) Hilfsweise; überschreitet der Gewerbelärm 40 dB(A), sind passive Schallschutzmaßnahmen einschließlich gegebenenfalls

Entwurf

erforderlichen lärmgedämmten Lüftungsanlagen in Schlafräumen vorzusehen, die dort die Einhaltung eines Beurteilungspegels von 25 dB(A) nachts gewährleistet und in den anderen Räumen von 30 dB(A) (21 S. 48).

Dieser Aspekt wurde auch im Zuge der Erörterung von Einwendungen thematisiert. (Niederschrift S. 27/28)

Es wurde angeregt, die Leitlinie zum passiven Lärmschutz aus dem Jahr 2010 zu berücksichtigen, die für die Hafencity entwickelt wurde.

- (18) Es sei eine Auflage erforderlich, wonach Bauarbeiten nur von 07:00 – 17:00 Uhr durchgeführt werden dürfen (21 S. 49).
- (19) Teilweise wird auch gefordert, lärmintensive Baumaßnahmen nur werktags 7:00 – 18:00 Uhr zuzulassen (75).
- (20) Der Terminalbetrieb ist zum Schutz der Nachtruhe auf die Zeiten zwischen 7:00 – 22:00 Uhr zu beschränken (22, 23, 24, 25, 26).
- (21) Es müssten Ruhezeiten von 23:00 – 6:00 Uhr, analog der Regelungen zum Flughafen Fuhlsbüttel, berücksichtigt werden (48, 73).
- (22) Es müsse eine Auflage vorgesehen werden, nach der Rammarbeiten insgesamt unzulässig seien (21 S. 49, 27, 28).
- (23) Vorbelastungen durch bereits bestehenden Containerbetrieb und Fluglärm sowie Schiffsverkehr seien nicht berücksichtigt worden (22, 23, 24, 25, 26).
- (24) Sollten ausreichende aktive Lärmschutzmaßnahmen nicht möglich sein, wären passive Schutzmaßnahmen auf Kosten des Maßnahmeträgers erforderlich (27, 28).
Dieser Aspekt wurde auch im Zuge der Erörterung von Einwendungen thematisiert. (Niederschrift S. 27/28)
- (25) Räume der angrenzenden Firma Bominflot würden durch Lärm beeinträchtigt, Erholung in den Pausenräumen und Öffnen der Fenster beim Arbeiten werde nicht mehr möglich sein (11).
- (26) Geräusch- und Vibrationsemissionen durch den Schiffsverkehr seien außer Acht gelassen worden (31).
- (27) Messung der Lärmpegel an lediglich zwei Standorten sei unzureichend (31, 36).
- (28) Es fehle an einer Sicherstellung der Einhaltung von Lärminderungsmaßnahmen (36)
- (29) Es werde versucht, die Heranziehung der TA Lärm zu vermeiden. Diese sei aber jedenfalls zur Beurteilung der Zumutbarkeit der Lärmbelastung heranzuziehen (36).
- (30) Zur Klärung der Lärmsituation seien klare Informationen erforderlich über die Geräuschpegel vor und nach der Vorhabensumsetzung. Ferner seien passive Lärmschutzmaßnahmen für Anwohner vorzusehen und ein Pegel von nachts 30 dB(A) sicherzustellen (42).
- (31) Alle technisch möglichen Maßnahmen zur Schallreduktion müssten ausgeschöpft werden (44T, 91T).
- (32) Durchgeführte Maßnahmen zum Lärmschutz seien fortlaufend zu dokumentieren (91T).

Entwurf

- (33) Geräuschintensive Wartungs- und Reparaturarbeiten an am Kai liegenden Schiffen, die nicht im direkten Zusammenhang mit Umschlagstätigkeiten stehen, dürften nicht zugelassen werden.
- (34) Es sei besonders belastender Impusllärm durch Stapeln von Containern zu erwarten. Konzentrationsstörungen, Nervosität, Herzkrankheiten, Schlafstörungen u.a. sind als Folge zu erwarten. (71)
- (35) Die Altbauten in Oevelgönne seien nicht lärmisolierend gebaut. (75) Erforderliche Maßnahmen müssten daher ermittelt und vor Baubeginn durchgeführt werden (71).
- (36) Auf dem Gelände befinde sich mit Tanklagern und Flüssiggutumschlag leises, nicht störendes Gewerbe, dies soll durch intensiv lärmendes Gewerbe ersetzt werden (73 u.a.).
- (37) Der erhebliche Lärm der erforderlichen Hafenschlepper werde nicht berücksichtigt (75, 76).
- (38) Ferner gehe das Lärmgutachten auf den entstehenden Schiffslärm nicht ein (75, 76).
- (39) Es sei eine Gesamtbetrachtung aller Hafenzulassung verursachenden Wasserfahrzeuge erforderlich (75, 76).
- (40) Es seien regional unterschiedliche Lärmwerte einzuhalten, die in einer Tabelle dargelegt werden (Tabellenübersicht enthalten) (91T).
- (41) In den schutzwürdigen Wohngebieten, in denen nachts mehr als 1 dB(A) Erhöhung erzeugt wird, müssten den Bewohnern passive Schallschutzmaßnahmen angeboten werden (91T).
- (42) Die betroffenen Gebäude seien anhand der Fassadenpegel bei einer Mitwindsituation zu ermitteln, die Eigentümer über einen etwaigen Anspruch schriftlich zu informieren (91T).
- (43) Zur Beurteilung insbesondere der nächtlichen Geräuschsituation seien Dauermessstationen in der Nähe der Immissionsorte Ö2 und F2 einzurichten (91T).
- (44) Die Bäume der Baumreihe am Bubendey-Ufer dienen als Schall- und Sichtschutz (58, 73).

Erwiderung:

- Zu (1) Da von den Anlagen selbst, deren Errichtung Gegenstand des wasserrechtlichen Planfeststellungsverfahrens ist, keine betriebsbedingten Lärmimmissionen ausgehen und daher mit dem Erlass des beantragten Planfeststellungsbeschluss noch keine betriebsbedingten Immissionen zugelassen würden, kommen den in der Einwendung angesprochenen betriebsbedingten Schallimmissionen nur im Rahmen der Planrechtfertigung und nach Auffassung des OVG Bremen darüber hinaus im Rahmen einer immissionsschutzrechtlichen Vorausbeurteilung eine rechtliche Bedeutung zu (siehe Stellungnahme zum ASA 5 a 1). Auch nach dieser Vorausbeurteilung würde sich die Zulässigkeit der Schallimmissionen ergeben, die aufgrund des Terminalbetriebs auf der geplanten Erweiterungsfläche zu erwarten sind:
Im Rahmen einer solchen Vorausbeurteilung ist zu prüfen, ob die betriebsbedingt zu erwartenden Schallimmissionen unterhalb der

Entwurf

Schwelle der Gesundheitsgefahr liegen und die fachplanungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle einhalten. Hinsichtlich der Unterschreitung der Schwelle der Gesundheitsgefahr wird auf die Stellungnahme zum ASA 5 a 2 zum Thema „Schall“ verwiesen.

Bei der Prüfung der fachplanungsrechtlichen Zumutbarkeit der betriebsbedingten Schallimmissionen können die Immissionsrichtwerte der TA Lärm nach der Rechtsprechung in einem ersten Schritt als Orientierungswerte zur Bestimmung der fachplanungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle herangezogen werden. In einem zweiten Schritt ist jedoch zu prüfen, ob die Besonderheiten von Seehafenumschlagsanlagen eine andere Beurteilung geboten erscheinen lassen. Dazu gehören vor allem die Notwendigkeit, Seehafenumschlagsanlagen wegen der Anforderungen des internationalen Schiffsverkehrs auch nachts zu betreiben sowie die besondere Standortgebundenheit solcher Anlagen, die auf eine Lage am seeschifftiefen Fahrwasser angewiesen sind (OVG Bremen, Urteil vom 13.12.2001 – 1 D 299/01 –, Juris, Rn. 62 f., 71).

Sofern wie hier untergesetzliche Konkretisierungen der gesetzlichen Anforderungen nicht existieren, lässt sich die Zumutbarkeitsgrenze zudem nur in Abhängigkeit von den jeweiligen Einzelfallumständen ermitteln. Damit ist auch in diesem Rahmen das gewichtige öffentliche Interesse an der Schaffung weiterer Umschlagskapazitäten insbesondere für Großschiffe an einem nautisch besonders günstigen Standort mit exzellenter Hinterlandanbindung zu berücksichtigen. Bei der Bestimmung der fachplanungsrechtlichen Zumutbarkeit sind darüber hinaus u.a. die Gebietsart der immissionsbetroffenen Flächen sowie deren Vorbelastung schutzmindernd zu berücksichtigen (BverwG, Beschluss vom 09.03.2011 – 4 B 30/10 –, Juris, Rn. 5). Der Hamburger Hafen, der immissionsschutzrechtlich am ehesten als Industriegebiet einzustufen wäre, hat für die benachbarte Wohnbebauung traditionell eine stark prägende Wirkung. Die mit dem Hafenumschlag verbundenen Geräusche werden für die vom Vorhaben besonders betroffenen Wohngebiete grundsätzlich als ortsüblich eingestuft. Angesichts dessen ist eine Pflicht zur Rücksichtnahme nicht einseitig zu Lasten des Hamburger Hafens ausgerichtet, sondern wechselseitig. Schon durch die jahrzehntelange Hafennutzung ist die Schutzwürdigkeit der Wohngebiete, die von den Schallimmissionen des Terminalbetriebs auf der Erweiterungsfläche betroffen wären, somit erheblich eingeschränkt.

Eine weitere Einschränkung der Schutzwürdigkeit ergibt sich aus dem Vorliegen einer Gemengelage. Die Annahme einer Gemengelage setzt nicht voraus, dass das Terminalgelände und die immissionsbetroffene Wohnbebauung unmittelbar aneinandergrenzen. Als Ausprägung des Gebots der Rücksichtnahme gilt die Regelung für Gemengelagen für den gesamten räumlichen Bereich, in dem die Nutzung des einen Gebietes noch prägend auf das andere Gebiet einwirkt. Daher

Entwurf

steht dem Vorhandensein einer Gemengelage nicht entgegen, dass emittierende und immissionsbetroffene Gebiete durch eine größere unbebaute Fläche voneinander getrennt sind (OVG Bremen, Urteile vom 13.12.2001 – 1 D 299/01 -, Juris, Rn. 68 und vom 11.01.2005 – 1 D 224/04 -, NJOZ 2005, 4780 ff. [4793]). Da die verfahrensgegenständliche Erweiterungsfläche und die von den betriebsbedingten Schallimmissionen betroffenen Wohngebiete lediglich durch Wasserflächen von der Erweiterungsfläche getrennt sind, liegt demnach eine Gemengelage vor.

In einer solchen Gemengelage müssen sich die gewerblichen Nutzungen an Anforderungen messen lassen, die strenger sind als die üblicherweise für diese Gebietskategorie herangezogenen; umgekehrt muss aber auch die Wohnbebauung Einschränkungen ihres Schutzniveaus hinnehmen. Für die Bildung des erforderlichen Zwischenwertes kann daher nicht eine rechnerische Betrachtung maßgeblich sein, sondern die jeweilige Schutzwürdigkeit. Dabei kommt es auch auf die Prägung des jeweiligen Einwirkungsgebietes und auf die Ortsüblichkeit der jeweiligen Geräusche an.

Auch bei Seehafenumschlagsanlagen sind entsprechend Nr. 6.7 TA Lärm bei Vorliegen einer Gemengelage Zwischenwerte bis zur Höhe der für Misch- und Dorfgebiete geltenden Richtwerte von 60 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts zu bilden (OVG Bremen, Urteile vom 13.12.2001 – 1 D 299/01 -, Juris, Rn. 71 und vom 11.01.2005 – 1 D 224/04 -, NJOZ 2005, 4780 ff. [4794]). Damit ist entsprechend Nr. 6.7 TA-Lärm grundsätzlich von Orientierungswerten für die fachplanungsrechtliche Zumutbarkeit der betriebsbedingten Dauerschallimmissionen entsprechend den für Misch- und Dorfgebieten geltenden Richtwerten von 60 d(BA) tagsüber und 45 dB(A) nachts auszugehen.

Aus der schalltechnischen Berechnung zur Betriebssituation durch die ted GmbH (2009) ergibt sich, dass der Orientierungswert für die Tagzeit entsprechend Nr. 6.7 i.V.m. Nr. 6.1 lit. C TA Lärm von 60 dB(A) an allen untersuchten Immissionsaufpunkten deutlich unterschritten wird, und zwar um 4,3 dB(A) (Immissionsaufpunkt F 2) bis 10,9 dB(A) (Immissionsaufpunkt F 4, ted GmbH, schalltechnische Berechnungen zur Betriebssituation (2009), S. 37, Tab. 10). Im Hinblick auf die zur Tagzeit zu erwartenden betriebsbedingten Schallimmissionen sind somit keine Schallschutzmaßnahmen erforderlich, um unzumutbare Immissionen zu vermeiden.

Der Orientierungswert für die Nachtzeit entsprechend Nr. 6.7 i.V.m. Nr. 6.1 lit. C TA Lärm von 45 dB(A) wird nach der o.g. schalltechnischen Berechnung zur Betriebssituation an allen untersuchten Immissionsaufpunkten überschritten, und zwar um 4,5 dB(A) (Immissionsaufpunkt F 4) bis 9,8 dB(A) (Immissionsaufpunkt F 3) (ted GmbH, a.a.O., S. 37, Tab. 10). Das Ausbaukonzept berücksichtigt u.a. vor diesem Hintergrund auch Lärminderungspotenziale zur Vermeidung schädlicher Umwelteinwirkungen (siehe Stellungnahme zum ASA 5 b 14).

Entwurf

Auch unter Berücksichtigung dieser aktiven Schallschutzmaßnahmen wird voraussichtlich für einen Teil der im Einwirkungsbereich des späteren Terminalbetriebs liegenden Wohngebäude die Anordnung passiven Schallschutzes erforderlich werden, um ein angemessenes Schutzziel zu gewährleisten. In der neueren Rechtsprechung werden Dauerschallpegel innen am Ohr des Schlafers von maximal 30 bis 35 dB(A) bei ausreichender Belüftung als angemessen angesehen. Nach der Stellungnahme der ted GmbH zum passiven Schallschutz ist nach den Erfahrungen mit vergleichbaren Erweiterungsvorhaben zu erwarten, dass dieses Schutzziel weitgehend mit dem Einbau von Lüftungsanlagen erreicht werden kann. Soweit der Dämmwert einfach verglasteter, geschlossener Fenster im Einzelfall nicht ausreichen sollte, um die Einhaltung des Schutzziels zu gewährleisten und in dem betroffenen Gebäude nicht ohnehin Doppel- oder Schallschutzfenster vorhanden sind, wäre den Immissionsbetroffenen ein Anspruch auf passiven Schallschutz in Form von Lüftungsanlagen und Doppelfenstern einzuräumen.

Schallschutzmaßnahmen für die Außenbereiche der immissionsbetroffenen Grundstücke sind hingegen nicht erforderlich, da sich die prognostizierten Überschreitungen der Orientierungswerte nach der TA Lärm auf die Nachtzeit beschränken.

Somit ergibt eine immissionsschutzrechtliche Vorausbeurteilung, dass die aufgrund des späteren Terminalbetriebs auf der Erweiterungsfläche zu erwartenden betriebsbedingten Schallimmissionen grundsätzlich zulässig sind, da diese nach den Erkenntnissen der Schallgutachter zur Tagzeit unterhalb der Orientierungswerte liegen werden und im Hinblick auf die Nachtzeit durch passive Schallschutzmaßnahmen auf ein zumutbares Maß gemindert werden können.

Die Einwendung ist damit nur zu berücksichtigen, soweit passiver Schallschutz für einen Teil der durch betriebsbedingte Schallimmissionen betroffenen Wohngebäude anzuordnen ist, um die Einhaltung der maßgeblichen Orientierungswerte für die Nachtzeit zu gewährleisten, im Übrigen jedoch zurückzuweisen.

Zu (2) Der Einwand ist unbegründet.

Die Vorhabensplanung berücksichtigt die geltenden rechtlichen Bestimmungen zum Immissionsschutz. Der Auswirkungsprognose zum Schutzgut Menschen (Teil B.1 der Antragsunterlage) im Rahmen der UVS liegen Fachgutachten zugrunde, welche die vorhabensbedingten Luftschallimmissionen für die nächstgelegene Wohnbebauung prognostizieren (Teil B.2.4, B.2.5, B.2.8 der Antragsunterlagen). Die Bewertung vorhabensbedingter Immissionen erfolgt anhand von Immissionsrichtwerten, welche aus öffentlich-rechtlichen Vorgaben resultieren (u.a. AVV Baulärm, TA Lärm) und jeweils auf den Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen abstellen.

Die zu erwartenden baubedingten Geräuschimmissionen werden schalltechnisch durch die TED GmbH (2009 und 2011)

Entwurf

prognostiziert. Im Ergebnis der Auswirkungsprognose von baubedingten Luftschallimmissionen ist von keiner „erheblichen Belästigung“ i.S.v. BImSchG auszugehen.

Nach den Ergebnissen der von der ted GmbH erstellten Schallimmissionsprognose zur Betriebssituation (2009) sind aufgrund des Terminalbetriebs auf der geplanten Erweiterungsfläche keine gesundheitsgefährdenden Schallimmissionen zu erwarten (siehe Stellungnahme zum ASA 5a2).

Zu (3) Der Einwand ist unzutreffend.

Die für die schalltechnischen Berechnungen heran gezogenen Emissionsansätze entsprechen den tatsächlichen Gegebenheiten, da sie auf dem Terminal selbst mit Immissionsmessungen ermittelt wurden. Hinsichtlich der sonstigen Betriebsansätze ergeben sich Werte, die bezüglich der Immission auf der sicheren Seite sind. Dies kann vom Schallgutachter durch jahrzehntelange Überwachung von Container Terminals verifiziert werden. Hier sind entsprechende Prüfungen durchgeführt und auf den neuen Standort übertragen worden.

Zu (4) Der Einwand ist unzutreffend.

Die entsprechende Heranziehung der Gemengelage mit den damit verbundenen Immissionsrichtwerten ist für den Standort gängige Praxis und in mehreren vorhergehenden Verfahren (z.B. Erweiterung Eurogate HH LP 1-3 und HHLA Ausbau Burchardkai), sowohl in Hamburg als auch in anderen Bundesländern (z.B. Bremen Erweiterung CT 3a und CT 4) genau so erfolgt. Bei der Bestimmung der fachplanungsrechtlichen Zumutbarkeit sind u.a. die Gebietsart der immissionsbetroffenen Flächen sowie deren Vorbelastung schutzmindernd zu berücksichtigen (BverwG, Beschluss vom 09.03.2011 – 4 B 30/10 –, Juris, Rn. 5). Schon durch die jahrzehntelange Hafennutzung ist die Schutzwürdigkeit der Wohngebiete, die von den Schallimmissionen des Terminalbetriebs auf der Erweiterungsfläche betroffen wären, somit erheblich eingeschränkt. Der Hamburger Hafen, der immissionsschutzrechtlich am ehesten als Industriegebiet einzustufen wäre, hat für die benachbarte Wohnbebauung traditionell eine stark prägende Wirkung. Die mit dem Hafenumschlag verbundenen Geräusche werden für die vom Vorhaben besonders betroffenen Wohngebiete grundsätzlich als ortsüblich eingestuft. Angesichts dessen ist eine Pflicht zur Rücksichtnahme nicht einseitig zu Lasten des Hamburger Hafens ausgerichtet, sondern wechselseitig. Schon durch die jahrzehntelange Hafennutzung ist die Schutzwürdigkeit der Wohngebiete, die von den Schallimmissionen des Terminalbetriebs auf der Erweiterungsfläche betroffen wären, somit erheblich eingeschränkt. Eine weitere Einschränkung der Schutzwürdigkeit ergibt sich aus dem Vorliegen einer Gemengelage. Die Annahme einer Gemengelage setzt nicht voraus, dass das Terminalgelände und die immissionsbetroffene Wohnbebauung unmittelbar aneinandergrenzen. Als Ausprägung des Gebots der

Entwurf

Rücksichtnahme gilt die Regelung für Gemengelagen für den gesamten räumlichen Bereich, in dem die Nutzung des einen Gebietes noch prägend auf das andere Gebiet einwirkt. Daher steht dem Vorhandensein einer Gemengelage nicht entgegen, dass emittierende und immissionsbetroffene Gebiete durch eine größere unbebaute Fläche voneinander getrennt sind (OVG Bremen, Urteile vom 13.12.2001 – 1 D 299/01 -, Juris, Rn. 68 und vom 11.01.2005 – 1 D 224/04 -, NJOZ 2005, 4780 ff. [4793]). Da die verfahrensgegenständliche Erweiterungsfläche und die von den betriebsbedingten Schallimmissionen betroffenen Wohngebiete lediglich durch Wasserflächen von der Erweiterungsfläche getrennt sind, liegt demnach eine Gemengelage vor.

In einer solchen Gemengelage müssen sich die gewerblichen Nutzungen an Anforderungen messen lassen, die strenger sind als die üblicherweise für diese Gebietskategorie herangezogenen; umgekehrt muss aber auch die Wohnbebauung Einschränkungen ihres Schutzniveaus hinnehmen. Für die Bildung des erforderlichen Zwischenwertes kann daher nicht eine rechnerische Betrachtung maßgeblich sein, sondern die jeweilige Schutzwürdigkeit. Dabei kommt es auch auf die Prägung des jeweiligen Einwirkungsgebietes und auf die Ortsüblichkeit der jeweiligen Geräusche an.

Auch bei Seehafenumschlagsanlagen sind entsprechend Nr. 6.7 TA Lärm bei Vorliegen einer Gemengelage Zwischenwerte bis zur Höhe der für Misch- und Dorfgebiete geltenden Richtwerte von 60 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts zu bilden (OVG Bremen, Urteile vom 13.12.2001 – 1 D 299/01 -, Juris, Rn. 71 und vom 11.01.2005 – 1 D 224/04 -, NJOZ 2005, 4780 ff. [4794]). Damit ist entsprechend Nr. 6.7 TA-Lärm grundsätzlich von Orientierungswerten für die fachplanungsrechtliche Zumutbarkeit der betriebsbedingten Dauerschallimmissionen entsprechend den für Misch- und Dorfgebieten geltenden Richtwerten von 60 d(BA) tagsüber und 45 dB(A) nachts auszugehen.

Zu (5) Der Einwand ist unzutreffend.

Eine Erhöhung der Immissionsbelastung durch die Zusatzbelastung um 10 dB ist nicht zu erwarten.

Zu (6) Der Einwand ist unzutreffend.

Hinsichtlich der Schallausbreitung über Wasser wurde das Modell mit entsprechenden Langzeitmessungen verifiziert, so dass die durchgeführten Berechnungen mit der DIN ISO 9613 die tatsächliche Immissionssituation abbilden können und die Prognoseergebnisse auf der sicheren Seite liegen. Hier sind Messerfahrungen über 15 Jahre vorhanden, speziell im Bereich von Container Terminal, so dass hier die in der DIN ISO 9613 dargestellte Einschränkung durch die Erfahrungen in diesem Bereich sicher kompensiert werden können.

Zu (7) Der Einwand ist unzutreffend.

Die nächtlichen Container Bewegungen werden entsprechend berücksichtigt (Ein „Containerwerfen“ kann nicht berücksichtigt werden, da es sich nicht um einen Betriebsvorgang handelt, der

Entwurf

- einem normalen Betriebsablauf entspricht.). Eine mögliche Beeinträchtigung des normalen Betriebsablaufes und damit verbundene höhere Einzelereignisse sind im Schallgutachten entsprechend dargestellt und bewertet.
- Zu (8) Der Einwand ist unzutreffend.
Eine lauteste Nachtstunde wird nicht ermittelt. Die TA Lärm kennt in diesem Zusammenhang nur die ungünstigste Nachtstunde. Hierfür sind in den Berechnungen entsprechende Ansätze getroffen, die auch anhand von Messungen nachvollzogen werden können. Die in dem Gutachten festgelegten Immissionsaufpunkte sind als repräsentative Punkte für die jeweiligen Bereiche zu verstehen. Soweit Schallminderungsmaßnahmen erforderlich sein sollten werden dann gebäudescharfe Berechnungen für jedes einzelne Gebäude durchgeführt und somit der entsprechenden Einzelsituation Rechnung getragen. Für die entsprechenden Minderungsmaßnahmen im Bereich der Emissionen müssen dann Auflagen erfolgen, damit diese sicher gestellt sind.
- Zu (9) Der Einwand ist unzutreffend.
Die Zuschläge für erhöhte Empfindlichkeiten sind wie in den bisherigen Verfahren (z.B. Eurogate Lp 1-3 und HHLA Burchardkai) nicht berücksichtigt. In der Nachtzeit gibt es keine Zuschläge für erhöhte Empfindlichkeiten.
- Zu (10) Der Einwand ist unzutreffend.
Nach ständiger höchstrichterlicher Rechtsprechung sind Vorbelastungen schutzmindernd zu berücksichtigen (vgl. BverwG, Beschluss vom 09.03.2011 – 4 B 30/10 –, Juris, Rn. 5). Damit ist die Berücksichtigung der Vorbelastung zulässig.
Die Vorgehensweise zu der Ermittlung und Berücksichtigung der Vorbelastung entspricht darüber hinaus dem Stand der Technik zur akzeptorbezogenen Beurteilung der gesamten Immissionssituation.
- Zu (11) Der Einwand ist unzutreffend.
Maßnahmen zu Einhaltung eines Nachtrichtwertes von 45 dB(A) an den nächstgelegenen Immissionsaufpunkten sind bei gleichzeitigem Betrieb eines Container Terminals unmöglich. Die angesetzten Emissionspegel für die Großgeräte entsprechen dem heute bekannten Stand der Technik.
- Zu (12) Der Einwand ist unzutreffend.
Die vom Fachgutachter TED prognostizierten Geräuschimmissionen an den maßgeblich festgelegten Immissionsaufpunkten beschreiben die zukünftig zu erwartenden Geräuschimmissionen. Hierbei sind die Prognoseansätze derart eingeflossen, dass die dargestellten Werte auf der sicheren Seite liegen.
- Zu (13) Der Einwand ist unzutreffend.
Die vom Fachgutachter TED erfolgte Ermittlung der Geräuschimmissionen entspricht dem Stand der Technik und wird in der Bewertung dB(A) durchgeführt, wobei eine Prüfung der tieffrequenten Geräusche bezogen auf die angesetzten Großgerätschaften auf dem Eurogate Terminal CTH immer verifiziert wird. Ein Vergleich zwischen den dB(A) und dB(C)-

Entwurf

- Werten ist nur bei Immissionsmessungen durchzuführen und dient dabei lediglich der Verifikation von tieffrequenten Geräuschen.
- Zu (14) Die Einwendung wird zur Kenntnis genommen.
Die heute nach dem Stand der Technik bekannten Lärminderungsmaßnahmen sind in die Prognosen eingeflossen. Die Realisierung und der Betrieb des Vorhabens werden in einer Weise erfolgen, die den Stand der Lärminderungstechnik einhält. Mehr als dies ist rechtlich nicht geboten. So verlangt insbesondere § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BImSchG lediglich, dass nicht genehmigungsbedürftige Anlagen so errichtet und betrieben werden, dass
„schädliche Umwelteinwirkungen verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind“.
(Hervorhebung hinzugefügt)
Dies verlangt nicht, dass alle theoretisch denkbaren und unter Aufwendung aller nur erdenklichen Kosten realisierbaren Maßnahmen ergriffen werden. Praktikabel i. S. d. Formulierung „Stand der Technik“ sind lediglich Maßnahmen, die nach allgemeiner Überzeugung der technischen Fachwelt nicht nur durchführbar (technisch machbar), sondern auch vernünftig sind. Deshalb brauchen trotz vergleichbarer Anlagentechnik nicht alle Maßnahmen, die bei genehmigungsbedürftigen Anlagen dem Stand der Technik entsprechen, auch für die weniger umweltrelevanten nicht genehmigungsbedürftigen Anlagen den Stand der Technik zu kennzeichnen,
vgl. Hansmann, in: Landmann/Rohmer, Umweltrecht, Kommentar, Bd. I, 57. EL, Stand: März 2010, § 22 BImSchG, §n. 17.
Weiterhin müssen die Maßnahmen für den Durchschnittsbetreiber objektiv wirtschaftlich geeignet sein, dürfen ihm also nicht die Aufwendung unverhältnismäßiger Kosten abverlangen,
vgl. Jarass, Bundes-Immissionsschutzgesetz, Kommentar, 7. Aufl. 2007, § 22, Rn. 36.
- Zu (15) Die Einwendung wird zur Kenntnis genommen, ist jedoch unbeachtlich.
Der von der Einwendung in Bezug genommene Bescheid des Bezirksamtes Hamburg-Mitte vom 15.12.2003 – und nicht etwa, wie in der Einwendung genannt, vom 15.12.2008 – bezieht sich nicht auf das hier zu betrachtende Vorhaben und kann daher keine präjudizielle Wirkung entfalten. Darüber hinaus ist die darin enthaltene Passage, auf die sich die Einwendung offenbar bezieht, sehr allgemein gehalten und kann auch daher keinen Aufschluss über eventuell im vorliegenden Verfahren anzuordnende Lärminderungsmaßnahmen geben. Inwieweit eine Hinweispflicht der von der Einwendung als „Hausgutachter der EUROGATE“ bezeichneten GmbH besteht, bedarf keiner Erörterung.
Die Realisierung und der Betrieb des Vorhabens werden außerdem in einer Weise erfolgen, die den Stand der Lärminderungstechnik einhält. Mehr als dies ist rechtlich nicht geboten. So verlangt insbesondere § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1

Entwurf

BImSchG lediglich, dass nicht genehmigungsbedürftige Anlagen so errichtet und betrieben werden, dass „schädliche Umwelteinwirkungen verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind“.

(Hervorhebung hinzugefügt)

Dies verlangt nicht, dass alle theoretisch denkbaren und unter Aufwendung aller nur erdenklichen Kosten realisierbaren Maßnahmen ergriffen werden. Praktikabel i. S. d. Formulierung „Stand der Technik“ sind lediglich Maßnahmen, die nach allgemeiner Überzeugung der technischen Fachwelt nicht nur durchführbar (technisch machbar), sondern auch vernünftig sind. Deshalb brauchen trotz vergleichbarer Anlagentechnik nicht alle Maßnahmen, die bei genehmigungsbedürftigen Anlagen dem Stand der Technik entsprechen, auch für die weniger umweltrelevanten nicht genehmigungsbedürftigen Anlagen den Stand der Technik zu kennzeichnen,

vgl. Hansmann, in: Landmann/Rohmer, Umweltrecht, Kommentar, Bd. I, 57. EL, Stand: März 2010, § 22 BImSchG, §n. 17.

Weiterhin müssen die Maßnahmen für den Durchschnittsbetreiber objektiv wirtschaftlich geeignet sein, dürfen ihm also nicht die Aufwendung unverhältnismäßiger Kosten abverlangen, vgl. Jarass, Bundes-Immissionsschutzgesetz, Kommentar, 7. Aufl. 2007, § 22, Rn. 36.

Zu (16) Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Die Einhaltung der Werte von 50 dB(A) tags und 35 dB(A) nachts auf den Grundstücken für die Zusatzbelastung ist bei gleichzeitigem Betrieb des Terminal unmöglich. Dies betrifft ebenso die Werte für die Gesamtbelastung. Diese sind bereits durch den Bestand weit überschritten und können somit generell nicht eingehalten werden. Eine Bestimmung der Emission durch Nahfeldmessung mit entsprechender Ausbreitungsberechnung kann im Rahmen der Auflage formuliert werden.

Zu (17) Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Gegebenenfalls erforderliche Auflagen im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses orientieren sich an den gesetzlichen Grenzwerten. Die Einhaltung eines Beurteilungspegels von 25 dB (A) in der Nachtzeit in den Innenräumen kann nicht dargestellt werden und ist ohnehin nicht notwendig, da bereits durch die schlafenden Personen in dem Zimmer ein weitaus höherer Pegel zu erwarten ist.

Siehe hierzu auch 5b1.

Die in der Einwendung vermutlich angesprochenen Hinweise zum „Einsatz von baulichen Schallschutzmaßnahmen in der Hafencity“ stammen aus dem Jahr 2006. Sie sind mittlerweile durch den „Hamburger Leitfaden Lärm in der Bauleitplanung 2010“ ersetzt worden. Diesem Leitfaden kommt – ebenso wie den vorgenannten Hinweisen zu baulichen Schallschutzmaßnahmen in der Hafencity – keinerlei Rechtsverbindlichkeit zu. Darüber hinaus beschränkt sich der „Hamburger Leitfaden Lärm in der Bauleitplanung 2010“ auf Aussagen zur Berücksichtigung von Lärmimmissionen in Bauleitplanverfahren (Hamburger Leitfaden Lärm in der

Entwurf

Bauleitplanung 2010, S. 1 und S. 7, Nr. 1.1). Für Planfeststellungsverfahren ist dieser Leitfaden somit irrelevant. Unabhängig davon wird in dem o.g. Leitfaden in der Sache zutreffend ausgeführt, dass sich die in der Abwägung zu leistende Bewältigung der durch nächtliche Schallimmissionen bedingten Konflikte auf das Schutzziel einer ungestörten Nachtruhe konzentriert, so dass es sachgerecht erscheint, maximale Innenpegel für Schlafräume zur Gewährleistung einer ungestörten Nachtruhe festzulegen (Hamburger Leitfaden Lärm in der Bauleitplanung 2010, S. 22). In der neueren Rechtsprechung werden dafür Dauerschallpegel innen am Ohr des Schlafers von maximal 30 bis 35 dB(A) bei ausreichender Belüftung als angemessen angesehen. Nach den Erfahrungen mit vergleichbaren Erweiterungsvorhaben ist zu erwarten, dass dieses Schutzziel weitgehend schon mit dem Einbau von Lüftungsanlagen erreicht werden kann.

- Zu (18) Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Forderung entbehrt einer rechtlichen Grundlage. Die AVV Baulärm sieht – ähnlich wie andere Verwaltungsvorschriften oder technische Regelwerke – im Rahmen der Immissionsrichtwerte unterschiedliche Tag- und Nachwerte (Nr. 3.1.1) und eine Definition der Nachtzeit (Nr. 3.1.2) vor. Schon daraus folgt aber, dass der Vorschriftengeber davon ausgeht, dass im Grundsatz auch Bauarbeiten zur Nachtzeit zulässig sind, so dass für eine Beschränkung der Zulassung auf den Zeitraum von 07:00 – 17:00 Uhr kein Rechtsgrund ersichtlich ist.
- Zu (19) Die nicht näher begründete Einwendung wird zurückgewiesen. Die Forderung, lärmintensive Baumaßnahmen nur werktags 7:00 – 18:00 Uhr zuzulassen, ist in dieser allgemeinen Form rechtlich nicht begründbar. Dies folgt schon daraus, dass nicht auf die einzelne Baumaßnahme abzustellen ist (vgl. Nr. 6.7.2). Daher dürfen einzelne „lärmintensive“ Baumaßnahmen auch außerhalb des genannten Zeitraums erfolgen, sofern unter Beachtung der maßgeblichen Pegel und Zeiträume die einschlägigen Richtwerte einhaltbar sind.
- Zu (20) Die Einwendung wird zurückgewiesen. Hafenanlagen sind nach wie vor aus dem Anwendungsbereich der TA Lärm ausgenommen. Umschlagbetriebe arbeiten weltweit im 24 Stunden Betrieb. Eine Abweichung hätte erhebliche Standortnachteile für Hamburg zur Folge, da keine Schifffahrtslinie der Welt eine Arbeitsunterbrechung und damit Wartezeit von der geforderten Länge akzeptieren wird. Darüber hinaus besteht Gleichbehandlungsbedarf mit anderen Terminals. Insoweit hat auch das OVG Bremen in einem Urteil vom 13.01.2005 zur Erweiterung des Containerterminal IV in Bremerhaven vgl. OVG Bremen, Urteil vom 13.01.2005 – 1 D 224/04 festgestellt, dass der von Klägern gegen den dort streitgegenständlichen Planfeststellungsbeschluss geforderte Ausschluss eines Seehafenumschlags zur Nachtzeit ausscheidet, weil Containerterminals nur dann regelmäßig angelaufen werden, wenn sie rund um die Uhr betriebsbereit sind.

Entwurf

Um bei einer Abfertigungsunterbrechung während der Nachtstunden gleiche Umschlagsmengen darzustellen, wären bezogen auf den Gesamtterminal ca. 1/3 zusätzliche Liegeplätze für die Abfertigung an Tageszeiten vorzusehen (+ 1.000 m Kailänge).

Zu (21) Siehe zu (20)

Zu (22) Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Ausweislich der Planfeststellungsunterlage ist es konzeptionell beabsichtigt, von Rammarbeiten abzusehen.
(siehe hierzu auch Erwidern auf ASA 4b20)

Zu (23) Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Die Vorbelastung durch die bestehenden Seehafenumschlaganlagen wird in dem Schallgutachten gemäß der vorhandenen und plangebenden Situation berücksichtigt. Hinsichtlich des Flug- und des Schiffsverkehrs sind entsprechende Hinweise erfolgt, die sich dann entsprechend auf die Fremdgeräuschsituation beziehen und ebenfalls in dem Baulärmgutachten (Antragsteil B.2.4) unter Punkt 7.2 dokumentiert sind.

Zu (24) Die Einwendung wird zur Kenntnis genommen.

Wenn die Sach- und Rechtslage passiven Schallschutz erfordern, wird die Maßnahme im Einzelfall umgesetzt.

Nach den Ergebnissen der von der ted GmbH durchgeführten schalltechnischen Berechnung zur Betriebssituation (2009) wird passiver Schallschutz für die Tageszeit nicht erforderlich werden, weil der Orientierungswert für die Tagzeit von 60 dB(A) (siehe Stellungnahme zum ASA 5b1) an allen untersuchten Immissionsaufpunkten unterschritten wird, und zwar um 4,3 dB(A) (Immissionsaufpunkt F 2) bis 10,9 dB(A) (Immissionsaufpunkt F 4) (ted GmbH, a.a.O., S. 37, Tab. 10).

Der Orientierungswert für die Nachtzeit nach Nr. 6.7 i.V.m. Nr. 6.1 lit. C TA Lärm von 45 dB(A) wird hingegen nach der o.g. schalltechnischen Berechnung zur Betriebssituation an allen untersuchten Immissionsaufpunkten überschritten werden. Die prognostizierten Überschreitungen betragen zwischen 4,5 dB(A) (Immissionsaufpunkt F 4) und 9,8 dB(A) (Immissionsaufpunkt F 3) (ted GmbH, a.a.O., S. 37, Tabelle 10). Das Ausbaukonzept berücksichtigt u.a. vor diesem Hintergrund auch Lärminderungspotenziale zur Vermeidung schädlicher Umwelteinwirkungen (siehe Stellungnahme zum ASA 5b14). Auch unter Berücksichtigung dieser aktiven Schallschutzmaßnahmen wird voraussichtlich für einen Teil der im Einwirkungsbereich des späteren Terminalbetriebs liegenden Wohngebäude die Anordnung passiven Schallschutzes erforderlich werden, um die Einhaltung eines angemessenen Schutzziels für die Nachtzeit zu gewährleisten. In der neueren Rechtsprechung wird für die Nachtzeit die Gewährleistung eines maximalen Innen-Dauerschallpegels am Ohr des Schlafers von maximal 30 bis 35 dB(A) bei ausreichender Belüftung als angemessen angesehen. Nach den Erfahrungen mit vergleichbaren Erweiterungsvorhaben ist zu erwarten, dass ein solches Schutzziel bereits weitgehend

Entwurf

mit dem Einbau von Lüftungsanlagen erreicht werden kann. Nur soweit die Immissionsbetroffenheit im Einzelfall ein solches Maß erreichen sollte, dass der Dämmwert für geschlossene, einfach verglaste Fenster zur Einhaltung eines solchen Schutzziels nicht ausreicht und in dem betroffenen Gebäude nicht ohnehin Doppel- oder Schallschutzfenster vorhanden sind, wäre es erforderlich, den Betroffenen im Planfeststellungsbeschluss einen Anspruch auf Lüftungsanlagen und Doppelfenster einzuräumen.

- Zu (25) Die Immissionsrichtwerte für das Gebiet auf dem die Firma Bominflot angesiedelt ist, werden in der Tages- und Nachtzeit deutlich unterschritten.
- Zu (26) Die Einwendung wird zurückgewiesen.
Die Schiffsverkehre sind dem öffentlichen Verkehr zuzuordnen und werden bei der Beurteilung der gewerblichen Anlagen nicht berücksichtigt. Hinsichtlich des Anlaufens des Container Terminals wurden die Schiffe mit in die Berechnungen einbezogen.
- Zu (27) Die Einwendung wird zurückgewiesen.
Da die Geräuschimmissionen in den Immissionsbereichen durch Prognosen ermittelt werden, sind die Messungen an zwei Standorten lediglich zur Verifikation des Modells gedacht und somit vollkommen ausreichend. Der gesamte Einwirkungsbereich der Anlage ist durch Rasterberechnungen erfasst und die Auswirkungen sind in den entsprechenden Plänen ausreichend dargestellt.
- Zu (28) Die Einwendung wird zurückgewiesen.
Die Einhaltung gesetzlich vorgeschriebener Lärminderungsmaßnahmen kann grundsätzlich durch entsprechende Nebenbestimmungen hinreichend sichergestellt werden. Gründe dafür, warum dies vorliegend nicht möglich sein soll, sind weder konkret geltend gemacht worden, noch ansonsten erkennbar.
- Zu (29) Die Einwendung wird zurückgewiesen.
Die TA Lärm nimmt Seehafenumschlaganlagen von ihrem Anwendungsbereich unter Nr. 1, lit. G explizit aus. Sofern wie hier untergesetzliche Konkretisierungen der gesetzlichen Anforderungen nicht existieren, lässt sich die Zumutbarkeitsgrenze nur in Abhängigkeit von den jeweiligen Einzelfallumständen ermitteln.
Dabei werden die Immissionsrichtwerte der TA Lärm nach der Rechtsprechung in einem ersten Schritt als Orientierungswerte für die fachplanungsrechtliche Zumutbarkeit der zu erwartenden betriebsbedingten Schallimmissionen herangezogen. In einem zweiten Schritt ist jedoch zu prüfen, ob die Besonderheiten von Seehafenumschlaganlagen eine andere Beurteilung geboten erscheinen lassen. Darüber hinaus sind stets die Umstände des Einzelfalls zu würdigen. Insbesondere sind der Gebietscharakter und die Vorbelastung der immissionsbetroffenen Flächen sowie das Vorliegen einer Gemengelage zu berücksichtigen (siehe dazu auch die Stellungnahmen zu ASA 5 a 1, 5 b 1 und 5 b 4).
- Zu (30) Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Entwurf

In dem Fachgutachten sind die entsprechenden Immissionssituationen vor und nach der Vorhabensumsetzung klar dargestellt, d.h. im Rahmen der Darstellung der Vor- und Zusatzbelastung bzw. der Darstellung in dem Umweltbericht zur Ist-Situation und zur zu erwartenden Gesamtsituation. (siehe hierzu auch die Stellungnahmen zu 5 b 17 und 5 b 24).

Zu (31) Die Einwendung wird zur Kenntnis genommen.

Die Berechnungen gehen von dem aktuellem Stand der Technik der Lärminderung aus und sind entsprechend in dem Gutachten dokumentiert.

Die heute nach dem Stand der Technik bekannten Lärminderungsmaßnahmen sind in die Prognosen eingeflossen. Die Realisierung und der Betrieb des Vorhabens werden in einer Weise erfolgen, die den Stand der Lärminderungstechnik einhält. Mehr als dies ist rechtlich nicht geboten. So verlangt insbesondere § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BImSchG lediglich, dass nicht genehmigungsbedürftige Anlagen so errichtet und betrieben werden, dass

„schädliche Umwelteinwirkungen verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind“.

(Hervorhebung hinzugefügt)

Dies verlangt nicht, dass alle theoretisch denkbaren und unter Aufwendung aller nur erdenklichen Kosten realisierbaren Maßnahmen ergriffen werden. Praktikabel i. S. d. Formulierung „Stand der Technik“ sind lediglich Maßnahmen, die nach allgemeiner Überzeugung der technischen Fachwelt nicht nur durchführbar (technisch machbar), sondern auch vernünftig sind. Deshalb brauchen trotz vergleichbarer Anlagentechnik nicht alle Maßnahmen, die bei genehmigungsbedürftigen Anlagen dem Stand der Technik entsprechen, auch für die weniger umweltrelevanten nicht genehmigungsbedürftigen Anlagen den Stand der Technik zu kennzeichnen,

vgl. Hansmann, in: Landmann/Rohmer, Umweltrecht, Kommentar, Bd. I, 57. EL, Stand: März 2010, § 22 BImSchG, §n. 17.

Weiterhin müssen die Maßnahmen für den Durchschnittsbetreiber objektiv wirtschaftlich geeignet sein, dürfen ihm also nicht die Aufwendung unverhältnismäßiger Kosten abverlangen,

vgl. Jarass, Bundes-Immissionsschutzgesetz, Kommentar, 7. Aufl. 2007, § 22, Rn. 36.

Zu (32) Die Einwendung wird zur Kenntnis genommen.

Eurogate ist prinzipiell mit einer fortlaufenden Dokumentation insbesondere zum eingesetzten Equipment, soweit dies lärmmindernde Wirkung hat, einverstanden.

Zu (33) Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Wartungs- und Reparaturarbeiten an den Schiffen, die zwecks Containerabfertigung an den Kaimauern liegen, sind dem Grunde nach nicht geplant; derartige Tätigkeiten sollten grundsätzlich Werftbetrieben vorbehalten sein. In Ausnahmefällen, um die Sicherheit des Schiffes / der Besatzung zu gewährleisten, sind diese Arbeiten mit entsprechenden Voranmeldungen erforderlich

Entwurf

- und deshalb auch zuzulassen. Es handelt sich eher um ein seltenes Ereignis.
- Zu (34) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
Die Bewertung der zu erwartenden betriebsbedingten Geräuschimmissionen erfolgt unter Anwendung geltender rechtlicher Bestimmungen, welche auf den Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen abstellen. Die zu erwartenden betriebsbedingten Geräuschimmissionen werden schalltechnisch durch die TED GmbH (2009) prognostiziert. Dabei werden auch kurzzeitige Geräuschspitzen, welche durch die Stapelung der Container entstehen können, berücksichtigt. Gemäß den Vorgaben der TA Lärm (Nr.6.1) dürfen Immissionsrichtwerte durch kurzzeitige Geräuschspitzen am Tage um nicht mehr als 30 dB(A) und nachts um nicht mehr als 20 dB(A) überschritten werden. Im Ergebnis ist festzustellen, dass eine Überschreitung dieser Werte für den Betrieb des Containerterminals an allen IAP ausgeschlossen werden kann. Dies gilt für die Tag- als auch für die Nachtzeit nach TA Lärm.
- Zu (35)
- Zu (36) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Vorhabensplanung berücksichtigt die geltenden rechtlichen Bestimmungen zum Immissionschutz.
- Zu (37) Die Einwendung wird zurückgewiesen.
Die Hafenschlepper für den An- und Ablegevorgang sowie das Wendemanöver wurden entsprechend der tatsächlichen Gegebenheiten berücksichtigt.
- Zu (38) Die Einwendung wird zurückgewiesen.
Die durch die Schiffe entstehenden Geräusche, die dem Betriebslärm zuzuordnen sind, werden bei unseren Berechnungen explizit berücksichtigt.
- Zu (39) Die Einwendung wird zurückgewiesen.
Die von Wasserfahrzeugen im Allgemeinen ausgehenden Geräusche werden dem öffentlichen Verkehrslärm zugeordnet und sind nicht mit gewerblichen Aktivitäten zu kumulieren. Hinsichtlich des Anlaufens (und Ablegens) des Container Terminals wurden jedoch in Anlehnung an die TA Lärm die betroffenen Schiffe mit in die Berechnungen einbezogen. (Siehe hierzu auch Erwiderung zu ASA 5b26)
- Zu (40) Die Einwendung wird zurückgewiesen.
Die dargestellten Lärmwerte entsprechen den Berechnungsergebnissen.
- Zu (41) Die Einwendung wird zur Kenntnis genommen.
Wenn die Sach- und Rechtslage passiven Schallschutz erfordern, wird die Maßnahme im Einzelfall umgesetzt.
(siehe hierzu auch die Stellungnahmen zu 5 b 24).
- Zu (42) Die Einwendung wird zurückgewiesen.
Die Forderung entspricht nicht der geltenden Rechtslage.
- Zu (43) Soweit gefordert wird, zur Beurteilung insbesondere der nächtlichen Geräuschsituation Dauermessstationen in der Nähe der Immissionsorte Ö2 und F2 einzurichten, ist nicht erkennbar, dass die hierfür notwendige Erforderlichkeit i.S.v. § 29 Abs. 2

Entwurf

BImSchG vorliegt. Diese setzt voraus, dass das Entstehen schädlicher Umwelteinwirkungen auf Grund stichprobenartiger Einzelmessen nicht sicher beurteilt werden kann (vgl. Hansmann, in Landmann/Rohmer, Umweltrecht, Band I, Stand: 39. EL, § 29, Rdnr. 15 mit zahlreichen weiteren Nachweisen). Warum eine solche Beurteilbarkeit vorliegend ausgeschlossen sein soll, ist nicht erkennbar.

Zu (44) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
Eine Berücksichtigung der vorhabensbedingten Entfernung der Pappelreihe ist im Rahmen der UVS und des LBP erfolgt.
Geltende gesetzliche Bestimmungen (BnatSchG, HmbBNatSchAG) werden berücksichtigt.

c) Lichteffekte

- (1) Es seien unzumutbare zusätzliche Lichtbelästigung zu erwarten (13, 20, 21/7, 22, 23, 24, 25, 26, 31, 34, 35, 36).
Dieser Aspekt wurde auch im Zuge der Erörterung von Einwendern thematisiert. (Niederschrift S. 28/29)
- (2) Schädliche Lichtimmissionen gingen insbesondere von Radarturm, Leuchttürmen, Containerbrücken sowie der Beleuchtung der Betriebsflächen aus (21 S. 34, 35, 21/32, 36, 75).
- (3) Erhellung der Grundstücke von Einwendern müsse ausgeschlossen werden (21 S. 49).
- (4) Blendwirkung und Raumaufhellung für Wohngebäude sind zu vermeiden. (91T)
- (5) Der natürliche Lichtschutz für Anwohner durch Bäume werde durch das Vorhaben umgangen (36).
- (6) Im Gutachten des TÜV Nord seien schiffsbezogene Lichtemissionen z. B. durch die Decksbeleuchtung der Schiffe an ihrem Liegeplatz und der Containerbrücken nicht berücksichtigt worden (76).
Dieser Aspekt wurde auch im Zuge der Erörterung von Einwendern thematisiert. (Niederschrift S. 28/29)
- (7) LAI-Hinweise zur Messung und Beurteilung von Lichtimmissionen müssten beachtet werden. (91T)
- (8) Lichtbelastungen während der Nachtruhe wirkten sich als gesundheitsgefährdende Störung aus (92).

Erwiderung:

- Zu (1) Der Einwand ist unzutreffend.
Das Gutachten zur Frage der Lichtimmissionen kommt zum Ergebnis, dass die Beurteilungsmaßstäbe für erhebliche Belästigungen durch Lichtimmissionen eingehalten werden. Nur erhebliche Belästigungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes stellen schädliche Umwelteinwirkungen und damit unzumutbare Belästigungen dar.
Die zu erwartenden Lichtimmissionen sind also zumutbar.
- Zu (2) Der Einwand ist fachlich und sachlich unbegründet.
Es ist nicht geplant, die fraglichen Bauwerke nachts hell anzustrahlen.

Entwurf

Bei den Leuchttürmen, die als Richtfeuertürme geplant sind, ist das Leuchtsignal für die Schifffahrt ein durch Linsensysteme eng gebündelter Lichtstrahl in Richtung des Fahrwassers, der von einem seitlichen Betrachter nicht wahrzunehmen ist. Somit gehen von den Türmen keine schädlichen Lichtemissionen aus.

Neben der Beleuchtung für die Betriebsflächen sind die Lichtemissionen durch Containerbrücken gutachterlich betrachtet worden. Aus Messungen an bestehenden Containerbrücken lässt sich ableiten, dass bei den Abständen des Buhendeck Ufers zur Wohnbebauung (über 600 m) es ohne großen technischen Aufwand möglich ist, die Beleuchtungsanlagen der Containerbrücken so auszuführen, dass keine erheblichen Belästigungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes hervorgerufen werden.

Allgemein kommt das Gutachten zur Frage der Lichtimmissionen zum Ergebnis, dass die Richtwerte eingehalten werden.

Zu (3) Der Einwand ist unzutreffend.

Es muss nicht jegliche Erhellung ausgeschlossen werden. Nach § 3 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes sind Immissionen zu vermeiden, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen und die damit schädliche Umwelteinwirkungen darstellen. Die allgemein und behördlich anerkannte Konkretisierung, wann Lichtimmissionen eine schädliche Umwelteinwirkung darstellen, ist in der Licht-Leitlinie mit differenzierten Beurteilungsmaßstäben konkretisiert. Das Gutachten zur Frage der Lichtimmissionen kommt zum Ergebnis, dass diese Beurteilungsmaßstäbe eingehalten werden. Auch bei Einhaltung dieser Beurteilungsmaßstäbe können Lichtimmissionen eine Erhellung in der Nachbarschaft bewirken. Diese sind dann jedoch keine schädliche Umwelteinwirkung, sie sind für die Nachbarschaft zumutbar und zulässig.

Zu (4) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Die allgemein und behördlich anerkannte Konkretisierung, wann Lichtimmissionen eine schädliche Umwelteinwirkung darstellen, ist in der Licht-Leitlinie mit differenzierten Beurteilungsmaßstäben konkretisiert. Danach ist die Blendung und die Aufhellung durch die Lichtquellen der Anlage zu beurteilen. Das Gutachten zur Frage der Lichtimmissionen kommt zu dem Ergebnis, dass die Beurteilungsmaßstäbe für erhebliche Belästigung (und damit schädliche Umwelteinwirkung) durch Blendung bzw. Aufhellung eingehalten werden. Es kommt in der Nachbarschaft zu Aufhellung und Blendung, diese sind aber nicht als erhebliche Belästigung und nicht als schädliche Umwelteinwirkung zu bewerten und damit zulässig.

Zu (5) Der Einwand wird zur Kenntnis genommen.

Die Vorhabensplanung berücksichtigt die geltenden rechtlichen Bestimmungen zum Immissionsschutz.

Zu (6) Der Einwand ist unzutreffend.

Entwurf

Im Gutachten sind die Lichtemissionen durch Containerbrücken betrachtet worden. Aus Messungen an bestehenden Containerbrücken lässt sich ableiten, dass bei den Abständen des Bubeney Ufers zur Wohnbebauung (über 600 m) es ohne großen technischen Aufwand möglich ist, die Beleuchtungsanlagen der Containerbrücken so auszuführen, dass keine erheblichen Belästigungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes hervorgerufen werden.

Die auf den Schiffen für die Ausleuchtung des Decks montierten Strahler sind aufgrund der eingeschränkten Montage-möglichkeiten in der erforderlichen Höhe fast ausschließlich in Längsrichtung des Schiffes (in Fahrtrichtung bzw. entgegen der Fahrtrichtung) ausgerichtet. Seitlich des Schiffes wird Streulicht abgegeben. Eine explizite Begutachtung der Licht-immissionen durch diese Strahler ist bei Entfernungen von über 500 m nicht erforderlich.

Die in der Einwendung darüber hinaus genannten Lichtimmissionen, die von Decksbeleuchtungen ausgehen, können zwar dem Containerterminal als nicht genehmigungsbedürftiger Anlage im Sinne des § 3 Abs. 5 Nr. 1 BImSchG immissionsschutzrechtlich zugerechnet werden, solange die Schiffe an den Liegeplätzen festgemacht sind. Aus diesen Lichtimmissionen werden sich jedoch voraussichtlich keine unüberwindbaren rechtlichen Hindernisse für den Terminalbetrieb auf der geplanten Erweiterungsfläche ergeben.

Die Beurteilung der von der geplanten Hafenumschlagsanlage ausgehenden Lichtimmissionen hängt insbesondere von der durch die Gebietsart und die tatsächlichen Verhältnisse bestimmten Schutzwürdigkeit und -bedürftigkeit der betroffenen Nachbarschaft sowie der sozialen Adäquanz und Akzeptanz der Lichtimmissionen ab (vgl. dazu allgemein Hansmann, in: Landmann/Rohmer, Umweltrecht, Stand: Juli 2011, BImSchG, § 22 Rn. 13d; siehe auch OVG Münster, Urteil v. 15.03.2007 – 10 A 998/06 -, BeckRS 2007, 23375). Im Rahmen dieser wertenden Betrachtung können die LAI-Hinweise zur Messung und Beurteilung von Lichtimmissionen, Stand: 2000 (im Folgenden: LAI 2000) als Beurteilungshilfe mit herangezogen werden, weil diese Hinweise aufgrund des in sie eingeflossenen Sachverständes und Erfahrungswissens taugliche Kriterien für die Beurteilung der Lästigkeit von Lichtimmissionen enthalten (vgl. OVG Bremen, Urteil v. 13.01.2005 – 1 D 224/04 [Containerterminal IV] -, Juris, Rn. 164).

Aus der Anwendung des in den Beurteilungsgrundsätzen gemäß Nr. 3 LAI 2000 genannten Rücksichtnahmegebotes ergibt sich, dass der Hamburger Hafen, der immissionsschutzrechtlich am ehesten als Industriegebiet einzustufen wäre, eine für die benachbarte Wohnbebauung traditionell stark prägende Wirkung hat. Die mit Hafenumschlagsanlagen verbundenen Lichtimmissionen einschließlich der von den Decksbeleuchtungen ausgehenden Immissionen werden für die vom Vorhaben betroffenen Wohngebiete damit grundsätzlich als ortsüblich

Entwurf

eingestuft. Angesichts dessen ist eine Pflicht zur Rücksichtnahme nicht einseitig zu Lasten des Hamburger Hafens ausgerichtet, sondern besteht wechselseitig. Nach dem Rücksichtnahmegebot ist damit zum einen die Schutzwürdigkeit der dem Hamburger Hafen benachbarten Wohngebiete, die von den Lichtimmissionen aufgrund der Decksbeleuchtungen der an einem benachbarten Terminal festgemachten Schiffe betroffen sind, erheblich eingeschränkt. Zum anderen kann es den Anwohnern aufgrund des Rücksichtnahmegebotes zugemutet werden, ggf. die üblichen Mittel der architektonischen Selbsthilfe gegen die hafentypischen Lichtimmissionen (Rollos, Jalousien etc.) zu nutzen.

Hinzu kommt, dass Decksbeleuchtungen von Schiffen uneingeschränkt sozialadäquat und allgemein akzeptiert sind. Darüber hinaus kommt den mit der Decksbeleuchtung von Schiffen insbesondere geförderten Belangen des Arbeitsschutzes und damit des Schutzes der Rechtsgüter Leben und Gesundheit der betroffenen Arbeitnehmer ein hohes Gewicht zu.

Unter Berücksichtigung dieser gewichtigen Belange und der oben dargestellten Prägung der betroffenen Wohngebiete durch hafentypische Immissionen werden die von den Decksbeleuchtungen ausgehenden Lichtimmissionen voraussichtlich nicht als erhebliche Belästigung einzustufen sein.

Zu (7) Dem Hinweis wird gefolgt.

Die LAI-Hinweise zur Messung und Beurteilung von Lichtimmissionen wurden beachtet. Im Gutachten des TÜV Nord erfolgte die Ermittlung und Bewertung der Lichtimmissionen gemäß der Licht-Leitlinie „Hinweise zur Messung und Beurteilung von Lichtimmissionen“, die die Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) herausgegeben hat.

Zu (8) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Die gesetzlichen Bestimmungen werden eingehalten.

d) Strahlungen

(1) Untersuchung der Gefahren durch Radarturm fehle (21 S. 35, 36). Dieser Aspekt wurde auch im Zuge der Erörterung von Einwänden thematisiert. (Niederschrift S. 30)

(2) Es seien elektromagnetische Felder und Strahlungen durch den Radarturm zu erwarten (21 S. 35, 36, 58, 61, 62) und Elektrosmog zu befürchten (21/50, 65).

Dieser Aspekt wurde auch im Zuge der Erörterung von Einwänden thematisiert. (Niederschrift S. 30)

(3) Die in unmittelbarer Nähe des Wasserschutzpolizeikommissariats 1 (WSPK1) am Waltershofer Damm 1 auf dem Radarturm zu errichtende Radaranlage muss so ausgelegt werden, dass einerseits das Gebäude des WSPK 1 nicht ständig den Radarstrahlen ausgesetzt wird und andererseits so, dass alle Wasserflächen des Waltershofer Hafens im Radarbild erfasst werden, ohne dass Informationsverluste entstehen. (30T)

Entwurf

Erwiderung:

- Zu (1) Die Einwendung ist unbegründet.
Die Radarstationen erhalten von der Bundesnetzagentur jeweils eine Standortbescheinigung. Diese bestätigt dem Standort, dass die im §3 der BEMFV (Verordnung über das Nachweisverfahren zur Begrenzung elektromagnetischer Felder) festgelegten Grenzwerte eingehalten werden und somit die Strahlungen für die Betroffenen unschädlich sind. Des Weiteren wird der Standort nach den Regelungen der BEMFV auf Grundlage des § 12 des Gesetzes über Funkanlagen und Telekommunikationseinrichtungen vom 31. Januar 2001 (BGBl. I S. 170) bewertet und die Bescheinigung erteilt.
Im Übrigen werden, um die Strahlen-Immissionen für die Betroffenen gegen „Null“ gehen zu lassen, die Sender in den Kreissegmenten ihrer Drehbewegung, in den kein Radarbild erforderlich ist, ausgetaktet (= ausgeschaltet). Bei der Radarstation Övelgönne erfolgt die Strahlrichtung im Bereich von Ost über Süd bis West. Der Norden wird ausgeblendet. Hier erfolgt keine Abstrahlung. Die nach Waltershof umzusetzende Radarstation wird so eingestellt, dass mindestens der Bereich der örtlichen Polizeiwache (ca. zwischen 0° und 90°) ausgeblendet wird.
- Zu (2) Siehe zu (1)
- Zu (3) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
Der Standort für den Radarturm ist aufgrund dieser Einwendung und unter Berücksichtigung der rasanten Schiffsgrößenentwicklung und anderer nautischen Aspekte noch einmal mit dem Oberhafenamt abgestimmt worden.
Dabei ist zu Tage getreten, dass der Standort des Radarturms weiter optimiert werden kann. Durch eine Verschiebung um ein paar Meter in Richtung Wasser und somit weiter in Richtung Mitte des Waltershofer Hafens können auf der nördlichen Seite des Waltershofer Hafens außergewöhnlich große Schiffe mit wachsenden Schiffsbreiten von über 50 m noch festmachen, ohne dass es zu einer Abschattung des Radarbildes kommt. Abschattungen würden eine freie Sicht auf weite Bereiche des Hafenbeckens nicht mehr zulassen. Sie hätten zur Folge, dass die vorausschauende Beratung, Regelung oder Lenkung des Schiffsverkehrs entweder gar nicht mehr oder nur sehr eingeschränkt möglich wäre.
Diesem Aspekt kommt in Hinblick auf die jüngst beobachtete Entwicklung bei den Reedereien zu immer größeren Schiffseinheiten eine wichtige Rolle zu. Eine Verschiebung wirkt sich also positiv auf die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs innerhalb dieses für den Containerumschlag bedeutenden Teil des Hamburger Hafens aus.
Diese neue Lösung wurde bereits mit den vor Ort Betroffenen, wie z.B. der HHLA, dem Wasserschutzpolizeikommissariat 1 und der Wasserbehörde, abgestimmt. Mit dieser Lösung ist weiterhin sichergestellt, dass alle Wasserflächen des Waltershofer Hafen im Radarbild erfasst werden.

Entwurf

Darüber hinaus erhält die Radarstationen von der Bundesnetzagentur jeweils eine Standortbescheinigung. Diese bestätigt dem Standort, dass die im §3 der BEMFV (Verordnung über das Nachweisverfahren zur Begrenzung elektromagnetischer Felder) festgelegten Grenzwerte eingehalten werden und somit die Strahlungen für die Betroffenen unschädlich sind. Des Weiteren wird der Standort nach den Regelungen der BEMFV auf Grundlage des § 12 des Gesetzes über Funkanlagen und Telekommunikationseinrichtungen vom 31. Januar 2001 (BGBl. I S. 170) bewertet und die Bescheinigung erteilt.

Für den landseitigen Sektor wird der Radarsender ausgetaktet, d.h. der Sender ist innerhalb eines definierten Winkelbereichs ausgeschaltet. Auf diese Weise wird sichergestellt, dass das Wasserschutzpolizeikommissariat 1 zu keiner Zeit den Radarstrahlen ausgesetzt sein wird.

Somit besteht die Möglichkeit, den Hinweis aus der Einwendung aufzunehmen und der dadurch oben beschriebenen geringfügigen Anpassung des Radarstandortes zu folgen.

e) Erschütterungen

- (1) Großcontainerschiffe bewirkten tief- bzw. niedrigfrequenten Schall, der sich als Erschütterung von anregbaren Gegenständen, insbes. Fensterflächen bemerkbar mache (19, 22, 23, 24, 25, 26, 60 u.a.) und zu erheblichen Beeinträchtigungen führe.
- (2) Spürbare Vibrationen durch den zunehmenden Schiffsverkehr zu erwarten (21/7, 21/50).
- (3) Es seien Maßnahmen vorzusehen, die Erschütterungen von Grundstücken ausschließen (21 S. 50).
- (4) Für die Firma Bominflot ist zu befürchten, dass sich die Tanks durch Erschütterungen in ihrem Setzungsverhalten verändern und sich neigen werden. Dadurch müssen die Tanks öfter neu geeicht werden als bisher, was wirtschaftlich aufwändig ist, da die Tanks dafür leer sein müssen (11).
- (5) Bereits heute seien in benachbarten Wohnungen beim Drehen der Schiffe vor der Einfahrt Parkhafen deutlich wahrnehmbare Vibrationen feststellbar. Das Wendebecken sei deshalb in den Bereich vor den Köhlfleet zu verlegen. Hier liegt die Wohnbebauung nicht unmittelbar an der Uferzone (75).
- (6) Es fehlten konkretere Aussagen zu Erschütterungswirkungen, die für die Beurteilung der Auswirkungen hilfreich wären (91T).

Erwiderung:

- Zu (1) Die Einwendung wird zur Kenntnis genommen.
Für die Bewertung von Erschütterungen steht die DIN 4150 "Erschütterungen im Bauwesen" zur Verfügung. Im Teil 2 "Einwirkungen von Erschütterungen auf Menschen" und im Teil 3 "Einwirkungen von Erschütterungen auf Gebäude" werden Anhaltswerte gegeben. Wie Messungen bestätigen, werden die Normwerte nicht überschritten. Eine erhebliche Belästigung der Menschen und eine Gefährdung der Gebäudesubstanz liegen somit nicht vor.

Entwurf

- Zu (2) Siehe zu (1)
- Zu (3) Siehe zu (1)
- Zu (4) Die Einwendung ist unbegründet.
Entsprechend den Ausführungen in 5e1 ist durch die ursächlich mit der Planung prognostizierten Zunahme der Schiffsverkehre nicht zu erwarten, dass zusätzliche Erschütterungen entsprechende bodenmechanische Veränderungen so hervorrufen würden, dass das Setzungsverhalten von Behältern beeinflusst wird.
- Zu (5) Die Einwendung ist unbegründet.
Die im Bereich der Einfahrt zum Köhlfleet zur Verfügung stehende Wasserfläche ist laut Aussage des Oberhafenamtes für Drehkreise der erforderlichen Größenordnung, d.h. für den bestehenden 480 m als auch dem geplanten 600 m Durchmesser, zu klein. Im Übrigen liegt auch dort Wohnbebauung (Finkenwerder) in unmittelbarer Nähe. Die durch die drehenden Schiffe und die unterstützenden Seeschiffsassistenzschlepper erzeugten Emissionen würden steigen, da eine erheblich längere Strecke vom Drehkreis zum Liegeplatz oder umgekehrt zurück zu legen ist. Zudem ist die Erweiterung eines bestehenden Drehkreises einem kompletten Neubau vorzuziehen.
Für die Bewertung von Erschütterungen steht die DIN 4150 "Erschütterungen im Bauwesen" zur Verfügung. Im Teil 2 "Einwirkungen von Erschütterungen auf Menschen" und im Teil 3 "Einwirkungen von Erschütterungen auf Gebäude" werden Anhaltswerte gegeben. Wie Messungen bestätigen, werden die Normwerte nicht überschritten (siehe hierzu auch Erwiderung zu ASA 5e7).
Eine erhebliche Belästigung der Menschen und eine Gefährdung der Gebäudesubstanz liegen somit nicht vor.
(vgl. ASA 3b4)
- Zu (6) Siehe zu (1)

f) Beeinträchtigung von Sachgütern

- (1) Die Herstellung eines Drehkreises mit einem Durchmesser von 600 m setze eine Vertiefung und ein ständiges Ausbaggern der Elbe voraus. Dadurch wird die Uferstatik beeinträchtigt. Wegschwemmen von Sand sei zu befürchten, Einsturz von Uferbefestigungen, Bewegungen des Elbhanges mit Personen- und Sachschäden. Anliegende Grundstücke sind gefährdet (21 S. 35 - Verweis auf anliegendes Gutachten Prof. Peter Wriggers - , 21/9, 22, 23, 24, 25, 26, 29, 31, 36, 45, 47, 52, 60 u.a.). Die Schaffung eines Wendbeckens ist nicht erforderlich. Bereits jetzt können auch tiefgehende Schiffe problemlos gedreht werden (75, 76). Insbesondere der Anlage des Wendekreises wird widersprochen, da bereits das Planfeststellungsverfahren zur Elbvertiefung einen Wendekreis dieses Ausmaßes enthalte (48). Dieser Aspekt wurde auch im Zuge der Erörterung von Einwendungen thematisiert. (Niederschrift S. 17-19 und S. 31/32)
Im Zuge der Erörterung wurde seitens der Einwender ergänzend darauf hingewiesen, dass die neuen Schiffsliegewannen

Entwurf

- unterhalten werden müssten; die entsprechenden Kosten seien mit zu berücksichtigen. (Niederschrift S. 19)
- (2) Die vom Vorhaben ausgehenden Gefahren würden durch die Elbvertiefung weiter gesteigert; eine Gefährdung des Elbhangs könne daher nicht ausgeschlossen werden (21 S. 37, 21/9, 21/50, 22, 23, 24, 25, 26, 29, 36).
Dieser Aspekt wurde auch im Zuge der Erörterung von Einwendern thematisiert. (Niederschrift S. 17/18 und S. 31/32)
 - (3) Hierzu seien die jahrelang in Oevelgönne durchgeführten Messungen durch das Amt für Geoinformation und Vermessung offen zu legen (48).
 - (4) Ufergrundstücke würden vorhabensbedingt stärker hochwassergefährdet (21 S. 38, 21/50, 46) und es seien Erhöhungen der Sturmflutwasserstände zu erwarten (48, 73).
Dieser Aspekt wurde auch im Zuge der Erörterung von Einwendern thematisiert. (Niederschrift S. 18)
 - (5) Es seien Schäden an Wohnhäusern durch Vibrationen zu erwarten (20, 22, 23, 24, 25, 26, 34, 35, 47, 65).
 - (6) Die Standfestigkeit der Grundstücke dürfe nicht beeinträchtigt werden. Es seien daher konstruktive Schutzmaßnahmen zu planen (21 S. 50, 21/37).
 - (7) Es sei eine Verkleinerung des Grundstücks durch Sandabschwemmung zu erwarten (21/50).
 - (8) Der Pflegeaufwand für die Reinigung und Instandhaltung der anliegenden Häuser werde steigen (21/50, 22, 23, 24, 25, 26, 68).
Es müsse eine turnusmäßige Reinigung der Hausfassaden der Anwohner auf Kosten der HPA erfolgen (48, 73).
 - (9) Durch Elbvertiefung verursachtes vermehrtes Abschwemmen von Sand führe zu Verkleinerung von angrenzenden Grundstücken. (65, 68, 69)
 - (10) Vor Beginn der Bauarbeiten müsse ein Beweissicherungsverfahren über den Zustand der Grundstücke von Einwendern durchgeführt werden (21 S. 50, 48, 60, 73 u.a.).
Außerdem müssten regelmäßig Peilungen des Flussbettes am nördlichen Ufer vorgenommen werden (21 S. 50).
 - (11) Im Zusammenhang mit der geplanten Schaffung eines Wendekreises wird befürchtet, dass Schiffe bzw. Schlepper beim Drehen näher an das Ovelgönner Ufer herankommen und auf diese Weise dort eine Erosion bewirken werden, die die Stabilität des Ufers beeinträchtigt und somit die dortigen Grundstücke und Wohngebäude gefährdet. (21 / Anlage 3)
 - (12) Im BAW-Gutachten wird fälschlicherweise von einer Sollsohlentiefe der Fahrrinne von NN-17,30 m ausgegangen. Die derzeitige Solltiefe der Fahrrinne beträgt jedoch NN-16,70 m. Die Modelluntersuchungen beruhen somit auf einer falschen Grundlage. (21 / Anlage 3)
 - (13) Das BAW-Gutachten ist oberflächlich, wissenschaftlich nicht fundiert und weist diverse Mängel auf:
a.) Die Eingangsdaten für das numerische Modell sind nicht ausreichend beschrieben; die Simulationen können somit nicht nachvollzogen und kontrolliert werden.

Entwurf

- b.) Die in das Simulationsmodell eingehenden Kennwerte werden nicht dargelegt; der Verweis auf die BAW-Homepage ist nicht ausreichend, da dort keine für die Elbe spezifischen Parameter beschrieben werden.
- c.) Die Validierung des Modells kann nicht nachvollzogen werden; z.B. fehlen eine Darstellung des zu Grunde gelegten Modellgitternetzes sowie Angaben zu den gewählten Zeitschritten. Die im Gutachten dargestellten Ergebnisse können somit nur „geglaubt“, aber vom Fachmann nicht nachgeprüft werden. noch zu c.) Zweifel an der Güte des Modells lassen insbesondere die in den Abb. 16 und 18 dargestellten Ergebnisse zu maßnahmenbedingten Strömungsänderungen weit vom Maßnahmenort aufkommen, zumal diese nicht weiter erläutert werden. (21 / Anlage 3)
- (14) Im Gutachten fehlt ein gesonderter Modelllauf für Sturmfluten. Eine rein verbale Abhandlung dieser Thematik ist nicht ausreichend. (21 / Anlage 3)
- (15) Insgesamt ist nach Ansicht des Einwenders das BAW-Gutachten als Planungsgrundlage für eine Maßnahme wie die Westerweiterung nicht geeignet; es müssten genauere und in sich kohärente Unterlagen vorgelegt werden. (21 / Anlage 3)
- (16) Im Zuge der Erörterung wurde thematisiert, die Standsicherheit des Elbhanges sei durch die Ausbaumaßnahme gefährdet. Er rutsche bereits jetzt (Niederschrift S. 31)

Erwiderung:

- Zu (1) Die Einwendungen sind unbegründet. Es ist zunächst darauf hinzuweisen, dass die Maßnahme "Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe" keinesfalls die Herstellung eines Wendebeckens mit 600 m Durchmesser bzw. dessen Erweiterung auf diesen Durchmesser beinhaltet. Im Zuge des Fahrrinnenausbaus ist lediglich eine Anpassung der Tiefe des derzeit bestehenden Schiffsdrehkreises an die neuen Solltiefen der Fahrrinne vorgesehen, nicht jedoch eine Vergrößerung. Die Erweiterung des bestehenden Drehkreises in der Elbe wird erforderlich, um auch den größten derzeit in Fahrt befindlichen Containerschiffe sichere Drehmanöver unter langfristig akzeptablen nautischen Bedingungen zu ermöglichen (siehe auch Teil A.3 der Antragsunterlage, Kap. 2.8, Seite 51). Was die befürchtete Beeinträchtigung der Uferstatik anbelangt, ist auf Folgendes hinzuweisen: Bei der Schaffung des Drehkreises handelt es sich um eine Vergrößerung des derzeit bestehenden Drehkreises nach Südwesten hin. Eine Vergrößerung und Vertiefung des Drehkreises nach Norden hin ist nicht vorgesehen. Die dort vorgesehene Tiefe der Sollsohle von NN - 17,30 m entspricht der Sollsohlentiefe, die bereits im Zuge der Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe hergestellt werden soll. Aus der Maßnahme Westerweiterung ergeben sich für die nördliche Uferböschung sowie die Statik des angrenzenden Elbhanges somit keine zusätzlichen Auswirkungen. In den Antragsunterlagen zur Fahrrinnenanpassung von Unter-

Entwurf

und Außenelbe wird zu einer vorhabensbedingten Beeinträchtigung des Elbhangs am nördlichen Elbufer Folgendes ausgeführt:

„Die möglichen Auswirkungen von Elbvertiefungen auf die Standsicherheit des Elbhanges (Nordufer der Elbe zwischen Altona und Wedel) wurden darüber hinaus bei den vorangegangenen Fahrrinnenanpassungen untersucht. STEINFELD (1972) hat in einer Sensitivitätsuntersuchung eine Vertiefung bis auf NN 20,4 m angenommen, um die Einflüsse der Elbvertiefung auf die Standsicherheit erfassen zu können. Dabei hat er unterstellt, dass durch die Vertiefung eine rechnerische Steilheit der Böschung von 1 : 4 erreicht wird. Die ermittelten Gesamtstandsicherheiten liegen immer über $h > 2$ und damit in der oben berechneten Größenordnung [Anm.: Der Verweis bezieht sich auf Tabelle 3.1 1, die die berechneten Standsicherheit von exemplarischen Uferböschungen zusammenfasst]. Standsicherheitsprobleme bestehen vielmehr im teilweise übersteilen Elbhang oberhalb der Uferzone, was eine Untersuchung, die 1983 durch das Geologische Landesamt Hamburg vorgelegt wurde, bestätigt (EHLERS 1983).“ (Quelle: IMS Ingenieurgesellschaft mbH [2007]: Anpassung der Fahrrinne von Unter- und Außenelbe an die Containerschiffahrt. Gutachten Sachgüter / Betroffenheiten Dritter (Planfeststellungsunterlage J.1), S. 41.)

Festzuhalten ist also, dass die Standsicherheit des Elbhangs also weder durch die Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe noch durch die Maßnahme Westerweiterung gefährdet wird. Der von Einwendern ebenfalls vorgebrachte Hinweis auf das Erfordernis einer ständigen Unterhaltung des Wendekreises ist im Grundsatz zutreffend. Dies gilt allerdings auch für den Ist-Zustand. Aufgrund der Vergrößerung des Drehkreisbereiches ist künftig eine etwas größere Wasserfläche seeschifftief zu unterhalten und insoweit eine lokale Erhöhung der Unterhaltungsbaggermengen somit nicht auszuschließen. Dies gilt entsprechend auch für die neuen Schiffslicheplätze. Gleichwohl werden sich die Unterhaltungsbaggermengen im Hamburger Hafen vorhabensbedingt insgesamt nicht wesentlich verändern. Auch ist mit einer vorhabensbedingten Zunahme der Weg- bzw. Abschwemmung von Sand am nördlichen Elbufer nicht zu rechnen. Nach den Ergebnissen des BAW-Gutachtens ist mit signifikanten Änderungen der mittleren Tideströmungen nur im unmittelbaren Maßnahmenbereich zu rechnen. Eine Verkleinerung oder Gefährdung von Ufergrundstücken am Nordufer der Elbe durch vorhabensbedingte Veränderungen von Strömungsgeschwindigkeiten kann insofern ausgeschlossen werden.

Zu (2) Siehe zu (1)

Zu (3) Die Einwendung ist unbegründet.

Wie schon an verschiedenen anderen Stellen und in anderen Verfahren gutachterlich festgestellt wurde, wird die Standsicherheit des Elbhangs durch Ausbaumaßnahmen der Elbe

Entwurf

- nicht negativ beeinflusst. Die beantragte Maßnahme des TDV steht in keinem Zusammenhang zu den Messdaten.
- Zu (4) Die Einwendungen sind unbegründet.
Die maßnahmenbedingten Veränderungen von Sturmflutscheitelhöhen werden nach den Ergebnissen des BAW-Gutachtens im mm-Bereich und somit unter 1 cm liegen und in der Natur nicht mess- und beobachtbar sein. Vorhabensbedingte Gefährdungen von Ufergrundstücken oder Wohnbebauung durch Sturmfluthochwasser sind somit nicht zu befürchten.
- Zu (5) Die Einwendung ist unbegründet.
Für die Bewertung von Erschütterungen steht die DIN 4150 "Erschütterungen im Bauwesen" zur Verfügung. Im Teil 2 "Einwirkungen von Erschütterungen auf Menschen" und im Teil 3 "Einwirkungen von Erschütterungen auf Gebäude" werden Anhaltswerte gegeben. Wie Messungen bestätigen, werden die Normwerte nicht überschritten. Eine erhebliche Belästigung der Menschen und eine Gefährdung der Gebäudesubstanz liegen somit nicht vor.
- Zu (6) Die Einwendung ist unbegründet.
Die geplante Maßnahme greift weder in die nördliche Elbuferböschung noch in den Elbhang ein. Eine Beeinträchtigung der Standsicherheit der dortigen Grundstücke ist somit auszuschließen.
- Zu (7) Die Einwendungen sind unbegründet.
Denn mit einer vorhabensbedingten Zunahme der Weg- bzw. Abschwemmung von Sand am nördlichen Elbufer ist nicht zu rechnen. Nach den Ergebnissen des BAW-Gutachtens ist mit signifikanten Änderungen der mittleren Tideströmungen nur im unmittelbaren Maßnahmenbereich zu rechnen. Eine Verkleinerung oder Gefährdung von Ufergrundstücken am Nordufer der Elbe durch vorhabensbedingte Veränderungen von Strömungsgeschwindigkeiten kann insofern ausgeschlossen werden.
- Zu (8) Der Einwand ist unbegründet.
Es bedarf keiner Festsetzung im Planfeststellungsbeschluss, wonach die Vorhabenträgerin zur Durchführung regelmäßiger Reinigungsmaßnahmen an umliegenden Gebäuden – auch nicht denen der Einwender – verpflichtet wäre.
Ein Verzicht auf eine solche Verpflichtung der Vorhabenträgerin macht die Planung bzw. einen entsprechenden Planfeststellungsbeschluss auch nicht abwägungsfehlerhaft. Aus dem Gewährleistungsgehalt der Eigentumsgarantie lässt sich kein Recht auf bestmögliche Nutzung des Eigentums ableiten. Eine Minderung der Wirtschaftlichkeit ist genauso hinzunehmen wie eine Verschlechterung der Verwertungsaussichten, vgl. BVerfG, Beschluss des 1. Senats vom 26.06.2002 – 1 BvR 558/91 u.a. –, BVerfGE 105, S. 252, 277 ff.; OVG Berlin-Brandenburg, Urteil vom 27.03.2009 – OVG 2 B 8.08 –, Volltext veröffentl. ausschl. in juris.
Die Notwendigkeit, ein Gebäude häufiger von Verschmutzungen zu befreien, als dies ein Hauseigentümer in anderer Lage muss,

Entwurf

ist allein eine Frage der Wirtschaftlichkeit der Eigentumsnutzung, jedoch keine Beeinträchtigung der Eigentumssubstanz oder des Entzugs einer Eigentumsposition. Es geht allein um die Mittel, die für eine Reinigung ggf. aufgewandt werden müssen bzw. häufiger aufgewandt werden müssen, als bei anderen Eigentümern. Ein solcher Mehraufwand ist zumutbar. Insofern ist zu beachten, dass die Einwender aufgrund der Belegenheit ihrer Grundstücke im unmittelbaren Umfeld des Hamburger Hafens mit weiteren Ausbaumaßnahmen und einer Zunahme von Umschlagaktivitäten rechnen mussten, so dass ihr Interesse, von hierdurch u. U. verursachten Verunreinigungen der auf diesen Grundstücken errichteten Gebäude verschont zu bleiben bzw. von den Kosten evt. erforderlicher Reinigungsmaßnahmen als gering anzusehen ist. Demgegenüber überwiegt das entgegenstehende öffentliche Interesse am weiteren Ausbau der Hafen-Infrastruktur und besitzt deutlich höheres Gewicht.

Darüber hinaus hält das Vorhaben die relevanten Grenzwerte für Luftimmissionen ein. Die prognostizierten Luftschadstoffimmissionen überschreiten nach den Angaben der Umweltverträglichkeitsstudie und des ihr zugrundeliegenden Gutachtens,

Lairm Consult GmbH, Luftschadstoffuntersuchung zur Westerweiterung des CTH,

hinsichtlich keines Schadstoffs und an keinem Immissionsaufpunkt die Grenzwerte. Dies gilt auch sowohl für die Bauphase als auch den Betrieb der neuen Hafenanlagen. Die Auswirkungen des Gesamtvorhabens sind demnach als unerheblich zu beurteilen. Eine unzumutbare Beeinträchtigung ist daher auch insofern nicht zu erwarten, die durch die geforderte Beteiligung der Vorhabenträgerin an Gebäudereinigungskosten abgemildert werden müsste.

Zu (9) Der Einwender bezieht sich ausdrücklich auf die Fahrrinnenanpassung, nicht auf die Maßnahme Westerweiterung. Insofern ist die Einwendung im Grunde gegenstandslos.

Zu (10) Die Einwendung ist unbegründet.

Was das von Einwendern geforderte Beweissicherungsverfahren für Grundstücke anbelangt, so ist bezüglich hydrologischer Einflussgrößen hierfür keine fachliche Notwendigkeit erkennbar. Es sei hier auch auf die zuvor unter ASA 5f1 ff. geschriebenen Erwiderungen verwiesen.

Die Durchführung der vom Einwender geforderten regelmäßigen Peilungen des Flussbettes am Nordufer der Elbe ist aufgrund der routinemäßigen Peilarbeiten der HPA gewährleistet. Als Forderung und Festsetzung infolge dieses Planfeststellungsverfahrens wird dies jedoch vom Vorhabenträger abgelehnt.

Zu (11) Die Einwendung ist unbegründet.

Zunächst ist darauf hinzuweisen, dass es sich bei der Schaffung des Schiffswendebeckens lediglich um eine Vergrößerung des derzeit bestehenden Drehkreises nach Südwesten hin handelt. Eine Vergrößerung und Vertiefung des Drehkreises nach Norden

Entwurf

hin ist nicht vorgesehen. Die dort vorgesehene Tiefe der Sollsohle von NN - 17,30 m entspricht der Sollsohlentiefe, die bereits im Zuge der Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe hergestellt werden soll. Aus der Maßnahme Westerweiterung selbst ergeben sich für die nördliche Uferböschung sowie die Statik des angrenzenden Elbhanges somit keine zusätzlichen Auswirkungen. Des Weiteren ist auch der Hinweis des Einwenders, dass Schiffe in Folge der Drehkreiserstellung künftig näher am Övelgöner Ufer gedreht werden, nicht stichhaltig. Denn aufgrund der vorgesehenen Wendekreisvergrößerung von heute 480 m auf zukünftig 600 m Durchmesser wird künftig eine deutliche Vergrößerung der Manövrierfläche für das Drehen von Schiffen vorhanden sein, so dass ein häufigeres näheres Heranführen der Drehmanöver an das Nordufer der Elbe als Vorhabenswirkung nicht zu erwarten ist. Zudem wäre selbst für den Fall des Auftretens häufigerer Drehmanöver im Bereich des Nordufers dort nicht mit Erosionen zu rechnen, die die Stabilität des Elbhanges gefährden könnten, da das in der Über- und Unterwasserböschung anstehende Material (Geschiebemergel) eine hohe Erosionsfestigkeit aufweist. Eine vorhabensbedingte Gefährdung von Grundstücken und Wohngebäuden kann insoweit ausgeschlossen werden.

Zu (12) Die Einwendung ist unbegründet.

Zwar trifft es zu, dass die derzeitige Solltiefe der Fahrrinne im Maßnahmenbereich NN-16,70 m beträgt, gleichwohl ist die im BAW-Gutachten angesetzte Tiefe von NN-17,30 m fachlich nicht zu beanstanden. Es ist bei wasserbaulichen Großvorhaben gängige planerische Praxis, im Zuge der Maßnahmenplanung im Ist-Zustand jene weiteren Baumaßnahmen mit zu berücksichtigen, die planerisch bereits so weit verfestigt sind, dass ihre Realisierung vor Maßnahmenbeginn als wahrscheinlich anzunehmen ist („planerischer Ist-Zustand“, PIZ). Dies galt und gilt in Bezug auf die Westerweiterung z.B. für die Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe, deren geplante Solltiefe von NN-17,30 m somit Eingang in den planerischen Ist-Zustand der Maßnahme Westerweiterung gefunden hat. Auf diesen Sachverhalt wird im BAW-Gutachten auch ausdrücklich hingewiesen.

Zu (13) Die Forderung des Einwenders nach einer größeren Detailtiefe im Gutachten ist unbegründet.

Aus Sicht des Vorhabensträgers bedurfte und bedarf es einer derartigen Ergänzung des Gutachtens nicht, da die Gutachterin Bundesanstalt für Wasserbau (als die technisch-wissenschaftliche Bundesoberbehörde des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung) bereits in den letzten Jahren für eine Vielzahl von wasserbaulichen Projekten im Hamburger Hafen und an der Unter- und Außenelbe gutachterlich tätig war und dabei ihre große wissenschaftliche Fachkenntnis sowie ihre Erfahrung bei hydronumerischen Modelluntersuchungen mehrfach unter Beweis gestellt hat. Die fachliche Kompetenz des Gutachters BAW-DH und die Güte des eingesetzten Modells stehen insoweit

Entwurf

außer Frage. Gleichwohl können die vom Einwender geforderten Unterlagen und Daten zur Verfügung gestellt oder zumindest eingesehen werden, soweit dies von der Planfeststellungsbehörde für erforderlich gehalten wird.

Zu (14) Die Einwendung ist nicht zutreffend.

Eine rein verbale Abschätzung eines Themas ist besonders dann angebracht, wenn das mit genaueren Methoden zu erwartende Ergebnis in seiner Relevanz in keinem Verhältnis zu den Kosten steht. Dies ist hier der Fall. Die BAW hatte im Gutachten mit durchgeführten Berechnungen argumentiert, wobei die Lage der berechneten Maßnahmen nur wenig weiter stromauf lag und die für Sturmfluten nicht mehr als Wasserfläche zur Verfügung stehende Fläche 10 mal größer als bei dem Gutachten zur Westerweiterung war. Quintessenz war die gutachterliche Aussage, dass die ausbaubedingten Änderungen der Sturmflutscheitelwasserstände weniger als 1 cm sein wird. Nach den Erfahrungen der BAW-DH werden die tatsächlichen Änderungen aber kleiner sein.

Die physikalischen Ursachen dafür sind wie folgt:

Die Reduktion der Wasserflächen durch die Auffüllung von Hafenbecken ist bei normalen Wasserständen und Sturmfluten gleich, jedoch ist die Gesamtwasserfläche bei Sturmfluten durch die zusätzlichen Überflutungsbereiche größer, so dass der Einfluss der Auffüllung bei Sturmflutwasserständen relativ betrachtet klein ist. Die Auswirkung der zusätzlichen Vertiefungen im Bereich des Bubendeyufers und des Parkhafens ist bei den höheren Wasserständen der Sturmfluten ebenfalls geringer als bei üblichen Wasserständen, weil der Einfluss der gleich bleibenden zusätzlichen Querschnittsfläche auf die insgesamt größer werdende Querschnittsfläche bei Sturmflutwasserständen geringer ist.

Zu (15) Die Einwendung ist unbegründet. Das BAW-Gutachten entspricht dem derzeitigen Stand der Wissenschaft und Technik. Die dargelegten Ergebnisse zu den vorhabensbedingten Änderungen der maßgeblichen Tidekenngrößen sind ausreichend und plausibel. Das Gutachten ist in jedem Fall als Planungsgrundlage geeignet.

Zu (16) Die Einwendung ist unbegründet.

Es wird auf die Stellungnahmen zu den ASA 5.f.1 und 5.f.2 verwiesen.

g) Sonstiges

- (1) Es wird befürchtet, dass die Beeinträchtigungen wesentlich erheblicher sein werden, als in den ausgelegten Plänen dargestellt (17, 36). Die Planung sei daher einzustellen, hilfsweise Maßnahmen anzuordnen, die Beeinträchtigungen durch das Vorhaben verhindern (17).
- (2) Die Liegeplätze des Vorhabens dürften nur betrieben werden, wenn die bestehenden Liegeplätze am CTH nicht genutzt werden können. Es ist ein Betriebstagebuch zu führen. Ein Monitoring ist einzurichten. (21 S. 51)

Entwurf

- (3) Vom Vorhaben sei eine Beeinträchtigung des Landschaftsbildes und des Wohles der Allgemeinheit zu erwarten, die sich nicht durch Auflagen verhüten oder ausgleichen ließen (§ 48 Abs. 3 HWaG) (36).
- (4) Vorhabensbedingt komme es zu Beeinträchtigungen des Ausblicks aus Wohnhäusern (20, 36). Wohnqualität für Anwohner verringert sich wegen massiver Veränderung des Ausblicks (65, 68).
- (5) Erholungs- und Freizeitwert anliegender Grundstücke werde erheblich beeinträchtigt (21 S. 23, 22, 23, 24, 25, 26, 47, 60 u.a.).
- (6) Ufergrundstücke würden stärker hochwassergefährdet (21 S. 38, 21/50, 46). Es seien Erhöhungen der Sturmflutwasserstände zu erwarten (48, 73).
- (7) Es seien nach Verwirklichung des Vorhabens Wertverluste der anliegenden Wohnhäuser und Wohnungen zu erwarten (20, 21/7, 22, 23, 24, 25, 26, 34, 35, 60 u.a.).
Dieser Aspekt wurde auch im Zuge der Erörterung von Einwendern thematisiert.(Niederschrift S. 32)
- (8) Wohnqualität für Anlieger werde beeinträchtigt durch Lärm, Licht und Geruchsbelästigung sowie Luftverschmutzung, verbunden mit einer Minderung der Immobilienwerte (13, 19, 21/7, 31).
- (9) Grundstückseigentümer seien für Wertverluste zu entschädigen (21 S. 40 u. S. 51, 17, 19, 22, 23, 24, 25, 26, 47, 60 u.a.).
- (10) Immissionen beeinträchtigten angrenzende Gastronomie, insbesondere die Nutzung der Terrasse, unzumutbar (14).
- (11) Durch die lange Bauphase und den anschließenden Betrieb des Containerterminals trete für Grundstückseigentümer eine enteignende Wirkung ein (34, 35, 36, 45, 76, 105 u.a.).
- (12) Erhöhte Havariegefahr durch vorhabensbedingt vermehrten Schiffsverkehr gefährde Ufer und angrenzende Grundstücke (65, 68, 69).
- (13) Es seien verminderte Mieteinnahmen zu erwarten (21/50, 34, 35, 48, 73).
- (14) Die Überflutungsfahrer nehme auch verstärkt durch Fahrrinnenvertiefung zu und führe dadurch zu Schäden und Verschmutzung für Anwohner (65).
- (15) Kontamination von Obst und Gemüse aus eigenem Garten zu befürchten (68).
- (16) Einwender befürchtet erschwerte Erreichbarkeit seines Grundstücks wegen Überflutung des Weges (69).
- (17) Privaträume von Anwohner werden einsehbar (58).

Erwiderung:

- Zu (1) Der erste Hinweis ist unzutreffend.
Die Vorhabensplanung berücksichtigt geltende rechtliche Bestimmungen zum Immissionsschutz. Der Auswirkungsprognose zum Schutzgut Menschen im Rahmen der UVS liegen Fachgutachten zugrunde, welche die vorhabensbedingten Luftschall- und Luftschadstoffimmissionen für die nächstgelegene Wohnbebauung prognostizieren (Teil B.2.4, B.2.5, B.2.6, B.2.8 der Antragsunterlagen).

Entwurf

- Die Bewertung der vorhabensbedingten Immissionen erfolgt anhand von Immissionswerten bzw. Immissionsgrenz- und -richtwerten, welche aus öffentlich-rechtlich Vorgaben resultieren (u.a. AVV Baulärm, TA Lärm, 22. BImSchV, TA Luft) und jeweils auf den Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen abstellen.
- Zu (2) Die Einwendung ist sachlich unzutreffend.
Für die zugrunde gelegten Umschlagsmengen ist jeder Meter Kaimauer und damit jeder Liegeplatz erforderlich. Im Zuge der Langfristplanung für die einzelnen Schiffsanläufe kann es ggf. möglich sein, zunächst die Liegeplätze am Predöhlkai zu belegen. Da der Lagerbereich für die Container auf dem Terminal und der Liegeplatz für das Schiff immer korrespondieren wird sich eine kurzfristige Verlagerung von Schiffen zu den bestehenden Liegeplätzen nachhaltig negativ auf die Immissionswerte (Abgas, Lärm, etc.) auswirken, da eine Optimierung der Fahrwege auf dem Terminalgelände (kurze Strecke Schiff/Platz) ausgeschlossen wäre.
- Zu (3) Der Einwand, vom Vorhaben sei eine Beeinträchtigung des Landschaftsbildes und des Wohles der Allgemeinheit zu erwarten, die sich nicht durch Auflagen verhüten oder ausgleichen ließen, ist nicht begründet.
Hierbei bleibt unberücksichtigt, dass selbst dann, wenn der – offenbar in der Beseitigung der Pappeln erblickte – Eingriff in das Landschaftsbild nicht an anderer Stelle des maßgeblichen Raums ausgeglichen werden könnte, die gesetzlich normierte Möglichkeit einer Kompensation durch Auferlegung einer Ersatzzahlung bestünde. Dass andere vom Wohl der Allgemeinheit umfassten Belange irrevisibel und unausgleichbar beeinträchtigt werden könnten, ist ebenfalls nicht zu erkennen.
- Zu (4) Der Einwand wird zur Kenntnis genommen.
Die Vorhabensplanung berücksichtigt die geltenden rechtlichen Bestimmungen des UVPG. Eine Verschlechterung der Wohnqualität durch Veränderung des Ausblicks ist nach geltenden Vorschriften nicht Gegenstand der Untersuchung/Bewertung des Schutzgutes Mensch.
- Zu (5) Der Einwand ist unzutreffend.
Gegenstand der Untersuchungen zum Schutzgut Menschen (vgl. UVS, Teil B.1 der Antragsunterlagen) sind mögliche vorhabensbedingte Auswirkungen auf den Menschen, einschließlich der menschlichen Gesundheit (im Wohnumfeld sowie im Bereich wohnortgebundener Erholung). Dabei wurden die Funktionen „Wohnen“ und „Freizeit/ Erholung“ herangezogen. Die Vorhabensplanung berücksichtigt die geltenden rechtlichen Bestimmungen zum Immissionsschutz. Der Auswirkungsprognose zum Schutzgut Menschen im Rahmen der UVS liegen Fachgutachten zugrunde, welche die vorhabensbedingten Luftschall- und Luftschadstoffimmissionen für die nächstgelegene Wohnbebauung prognostizieren (Teil B.2.4, B.2.5, B.2.6, B.2.8 der Antragsunterlagen).
Die Bewertung der vorhabensbedingten Immissionen erfolgt anhand von Immissionswerten bzw. Immissionsgrenz- und -

Entwurf

richtwerten, welche aus öffentlich-rechtlichen Vorgaben resultieren (u.a. AVV Baulärm, TA Lärm, 22. BImSchV, TA Luft, Licht-Leitlinie des LAI) und jeweils auf den Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen abstellen.

Im Ergebnis der Auswirkungsprognose sind keine vorhabensbedingt erheblich negativen Auswirkungen auf die Funktion der wohnortgebundenen „Freizeit/ Erholung“ festzustellen.

Ferner ist insofern festzustellen, dass nach der höchstrichterlichen Rechtsprechung zum Bauplanungsrecht der Gesichtspunkt der Wertminderung von Grundstücken und damit auch die Minderung des Erholungs- oder Freizeitwerts nicht die Bedeutung eines eigenständigen Abwägungspostens hat,

vgl. etwa BVerwG, Beschlüsse vom 02.08.1993 - 4 NB 25/93 -, zit.n.juris.

Verfassungsrechtlicher Hintergrund ist der Umstand, dass hoheitlich bewirkte Minderungen des Marktwertes eines Vermögensguts in der Regel nicht den Schutz des Eigentumsrechts i.S.v. aus Art. 14 Abs. 1 GG berühren, vgl. BVerfG, Beschlüsse der 2. Kammer des Ersten Senats vom 26.06.2002, 1 BvR 558/91, BVerfGE 105, 252, 277, und vom 24.01.2007 – 1 BvR 382/05 -, NVwZ 2007, S. 805 f.

Auch in der höchstrichterlichen Rechtsprechung zum Fachplanungsrecht ist anerkannt, dass nicht jede Wertminderung eines Grundstücks, die auf ein staatliches Verhalten zurückzuführen ist, i.S.v. Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG eine Pflicht zu einem finanziellen Ausgleich begründet, sondern dass insbesondere die situative Vorbelastung des betreffenden Grundstücks zu berücksichtigen ist,

vgl. BVerwB, Urteil vom 24.05.1996 – 4 A 39/95 -, Buchholz 316 § 74 VwVfG Nr. 39,

zumal ein Grundeigentümer nicht auf einen unveränderten Fortbestand des von ihm zu einem bestimmten Zeitpunkt vorgefundenen Wohnumfelds vertrauen kann, hierzu BVerwG, Urteil vom 16.03.2006 – 4 A 1001/04 -, NVwZ 2006, S. 1055 ff. (Rdnr. 409).

Hieraus folgt, dass es bloßen Wertminderungen für sich genommen – anders, als diesen zugrundeliegenden tatsächlichen Einwirkungen – bereits an der erforderlichen Abwägungserheblichkeit fehlt. Würde man dies anders sehen, so wäre jedenfalls zu bedenken, dass die Einwander aufgrund der Belegenheit ihrer Grundstück im unmittelbaren Umfeld des Hamburger Hafens mit weiteren Ausbaumaßnahmen rechnen mussten, so dass ihr Interesse, von hierdurch verursachten Minderungen des Wertes ihrer Grundstücke verschont zu bleiben, als gering anzusehen ist und dass dem entgegenstehenden öffentlichen Interesse am weiteren Ausbau der Hafen-Infrastruktur deutlich höheres Gewicht zuzumessen ist.

Zu (6) Die Einwendungen sind unbegründet.

Die maßnahmenbedingten Veränderungen von Sturmflutschichtelhöhen werden nach den Ergebnissen des BAW-

Entwurf

Gutachtens im mm-Bereich und somit unter 1 cm liegen und in der Natur nicht mess- und beobachtbar sein. Vorhabensbedingte Gefährdungen von Ufergrundstücken oder Wohnbebauung durch Sturmfluthochwasser sind somit nicht zu befürchten.

Zu (7)

Soweit geltend gemacht wird,

► dass durch die Baumaßnahmen und die Realisierung des Vorhabens Wertverluste der anliegenden Wohnhäuser und Wohnungen zu erwarten seien, und

► dass diese Wertverluste zu entschädigen seien, erweisen sich diese Einwendungen als unbegründet.

Insoweit ist zunächst festzustellen, dass nach der höchstrichterlichen Rechtsprechung zum Bauplanungsrecht der Gesichtspunkt der Wertminderung von Grundstücken nicht die Bedeutung eines eigenständigen Abwägungspostens hat, vgl. etwa BVerwG, Beschlüsse vom 02.08.1993 - 4 NB 25/93 -, zit.n.juris.

Verfassungsrechtlicher Hintergrund ist der Umstand, dass hoheitlich bewirkte Minderungen des Marktwertes eines Vermögensguts in der Regel nicht den Schutz des Eigentumsrechts i.S.v. aus Art. 14 Abs. 1 GG berühren, vgl BVerfG, Beschlüsse der 2. Kammer des Ersten Senats vom 26.06.2002, 1 BvR 558/91, BVerfGE 105, 252, 277, und vom 24.01.2007 – 1 BvR 382/05 -, NVwZ 2007, S. 805 f.

Auch in der höchstrichterlichen Rechtsprechung zum Fachplanungsrecht ist anerkannt, dass nicht jede Wertminderung eines Grundstücks, die auf ein staatliches Verhalten zurückzuführen ist, i.S.v. Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG eine Pflicht zu einem finanziellen Ausgleich begründet, sondern dass insbesondere die situative Vorbelastung des betreffenden Grundstücks zu berücksichtigen ist, vgl. BVerwB, Urteil vom 24.05.1996 – 4 A 39/95 -, Buchholz 316 § 74 VwVfG Nr. 39.

zumal ein Grundeigentümer nicht auf einen unveränderten Fortbestand des von ihm zu einem bestimmten Zeitpunkt vorgefundenen Wohnumfelds vertrauen kann, hierzu BVerwG, Urteil vom 16.03.2006 – 4 A 1001/04 -, NVwZ 2006, S. 1055 ff. (Rdnr. 409).

Hieraus folgt, dass es bloßen Wertminderungen für sich genommen – anders, als diesen zugrundeliegenden tatsächlichen Einwirkungen – bereits an der erforderlichen

Abwägungserheblichkeit fehlt. Würde man dies anders sehen, so wäre jedenfalls zu bedenken, dass die Einwender aufgrund der Belegenheit ihrer Grundstück im unmittelbaren Umfeld des Hamburger Hafens mit weiteren Ausbaumaßnahmen und einer Zunahme von Umschlagaktivitäten rechnen mussten, so dass ihr Interesse, von hierdurch verursachten Minderungen des Wertes ihrer Grundstücke verschont zu bleiben, als gering anzusehen ist und dass dem entgegenstehenden öffentlichen Interesse am weiteren Ausbau der Hafen-Infrastruktur deutlich höheres Gewicht zuzumessen ist. Zudem fehlt es an einer gesetzlichen Grundlage

Entwurf

für einen Anspruch auf Entschädigung für derartige Wertverluste, da die Geldentschädigung, die nach § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG zu leisten ist, ausschließlich als Surrogat für an sich gebotene, aber untunliche oder mit dem Vorhaben nicht vereinbare Schutzvorkehrungen dient und nicht dazu bestimmt ist, einen Ausgleich für Verkehrswertminderungen zu gewähren, die über den Schutzbereich dieser Entschädigungsregelung hinausgehen, so BVerwG, Urteil vom 16.03.2006 – 4 A 1075/04 -, Buchholz 442.40 § 8 LuftVG Nr. 23.

- Zu (8) Soweit geltend gemacht wird, durch die Realisierung des Vorhabens und dessen anschließenden Betrieb werde aufgrund von Lärm, Licht und Geruchsbelästigungen sowie Luftverschmutzungen
- ▶ die Wohnqualität für Anlieger beeinträchtigt sowie
 - ▶ eine Minderung der Immobilienwerte verursacht, erweisen sich auch diese Einwendungen als unbegründet.
- Eine unzumutbare Belastung der Anlieger durch Licht, Gerüche, Lärm oder Luftimmissionen wird durch die Realisierung und den Betrieb des Vorhabens, soweit letzterer im vorliegenden Verfahren zu prüfen ist (siehe Ausführungen zu ASA 5a2), nicht eintreten. Eine diese Zumutbarkeitsschwellen einhaltende Beeinträchtigung der Wohnqualität ist unbeachtlich und führt daher insbesondere nicht zu einer Abwägungsfehlerhaftigkeit der Planung. Hält ein Vorhaben die für Immissionen geltenden Zumutbarkeitsschwellen ein, führt dies nach der Rechtsprechung nicht zu einer unzumutbaren Beeinträchtigung der Wohnqualität, die der Realisierung eines Vorhabens entgegengehalten werden könnte, vgl. OVG Lüneburg, Urteil vom 12.09.2001 – 1 K 3075/00 –, veröffentl. ausschl. in juris; VG Oldenburg, Urteil vom 04.03.2004 – 5 A 2342/01 –, veröffentl. ausschl. in juris.
- Hinsichtlich der Einwendung, die Realisierung des Vorhabens und sein Betrieb führten zu einer Minderung der Immobilienwerte, ist ferner festzustellen, dass nach der höchstrichterlichen Rechtsprechung zum Bauplanungsrecht der Gesichtspunkt der Wertminderung von Grundstücken nicht die Bedeutung eines eigenständigen Abwägungspostens hat, vgl. etwa BVerwG, Beschlüsse vom 02.08.1993 - 4 NB 25/93 -, zit.n.juris.
- Verfassungsrechtlicher Hintergrund ist der Umstand, dass hoheitlich bewirkte Minderungen des Marktwertes eines Vermögensguts in der Regel nicht den Schutz des Eigentumsrechts i.S.v. aus Art. 14 Abs. 1 GG berühren, vgl. BVerfG, Beschlüsse der 2. Kammer des Ersten Senats vom 26.06.2002, 1 BvR 558/91, BVerfGE 105, 252, 277, und vom 24.01.2007 – 1 BvR 382/05 -, NVwZ 2007, S. 805 f.
- Auch in der höchstrichterlichen Rechtsprechung zum Fachplanungsrecht ist anerkannt, dass nicht jede Wertminderung eines Grundstücks, die auf ein staatliches Verhalten zurückzuführen ist, i.S.v. Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG eine Pflicht zu einem finanziellen Ausgleich begründet, sondern dass

Entwurf

insbesondere die situative Vorbelastung des betreffenden Grundstücks zu berücksichtigen ist, vgl. BVerwB, Urteil vom 24.05.1996 – 4 A 39/95 -, Buchholz 316 § 74 VwVfG Nr. 39, zumal ein Grundeigentümer nicht auf einen unveränderten Fortbestand des von ihm zu einem bestimmten Zeitpunkt vorgefundenen Wohnumfelds vertrauen kann, hierzu BVerwG, Urteil vom 16.03.2006 – 4 A 1001/04 -, NVwZ 2006, S. 1055 ff. (Rdnr. 409). Hieraus folgt, dass es bloßen Wertminderungen für sich genommen – anders, als diesen zugrundeliegenden tatsächlichen Einwirkungen – bereits an der erforderlichen Abwägungserheblichkeit fehlt. Würde man dies anders sehen, so wäre jedenfalls zu bedenken, dass die Einwander aufgrund der Belegenheit ihrer Grundstücke im unmittelbaren Umfeld des Hamburger Hafens mit weiteren Ausbaumaßnahmen und einer Zunahme von Umschlagaktivitäten rechnen mussten, so dass ihr Interesse, von hierdurch verursachten Minderungen des Wertes ihrer Grundstücke verschont zu bleiben, als gering anzusehen ist und dass dem entgegenstehenden öffentlichen Interesse am weiteren Ausbau der Hafen-Infrastruktur deutlich höheres Gewicht zuzumessen ist. Zudem fehlt es an einer gesetzlichen Grundlage für einen Anspruch auf Entschädigung für derartige Wertverluste, da die Geldentschädigung, die nach § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG zu leisten ist, ausschließlich als Surrogat für an sich gebotene, aber unzulässige oder mit dem Vorhaben nicht vereinbare Schutzvorkehrungen dient und nicht dazu bestimmt ist, einen Ausgleich für Verkehrswertminderungen zu gewähren, die über den Schutzbereich dieser Entschädigungsregelung hinausgehen, so BVerwG, Urteil vom 16.03.2006 – 4 A 1075/04 -, Buchholz 442.40 § 8 LuftVG Nr. 23.

- Zu (9) Soweit geltend gemacht wird,
- ▶ dass durch die Baumaßnahmen und die Realisierung des Vorhabens Wertverluste der anliegenden Wohnhäuser und Wohnungen zu erwarten seien, und
 - ▶ dass diese Wertverluste zu entschädigen seien, erweisen sich diese Einwendungen als unbegründet.
- Insoweit ist zunächst festzustellen, dass nach der höchstrichterlichen Rechtsprechung zum Bauplanungsrecht der Gesichtspunkt der Wertminderung von Grundstücken nicht die Bedeutung eines eigenständigen Abwägungspostens hat, vgl. etwa BVerwG, Beschlüsse vom 02.08.1993 - 4 NB 25/93 -, zit.n.juris.
- Verfassungsrechtlicher Hintergrund ist der Umstand, dass hoheitlich bewirkte Minderungen des Marktwertes eines Vermögensguts in der Regel nicht den Schutz des Eigentumsrechts i.S.v. aus Art. 14 Abs. 1 GG berühren, vgl. BVerfG, Beschlüsse der 2. Kammer des Ersten Senats vom 26.06.2002, 1 BvR 558/91, BVerfGE 105, 252, 277, und vom 24.01.2007 – 1 BvR 382/05 -, NVwZ 2007, S. 805 f.

Entwurf

Auch in der höchstrichterlichen Rechtsprechung zum Fachplanungsrecht ist anerkannt, dass nicht jede Wertminderung eines Grundstücks, die auf ein staatliches Verhalten zurückzuführen ist, i.S.v. Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG eine Pflicht zu einem finanziellen Ausgleich begründet, sondern dass insbesondere die situative Vorbelastung des betreffenden Grundstücks zu berücksichtigen ist, vgl. BVerwB, Urteil vom 24.05.1996 – 4 A 39/95 -, Buchholz 316 § 74 VwVfG Nr. 39.

zumal ein Grundeigentümer nicht auf einen unveränderten Fortbestand des von ihm zu einem bestimmten Zeitpunkt vorgefundenen Wohnumfelds vertrauen kann, hierzu BVerwG, Urteil vom 16.03.2006 – 4 A 1001/04 -, NVwZ 2006, S. 1055 ff. (Rdnr. 409).

Hieraus folgt, dass es bloßen Wertminderungen für sich genommen – anders, als diesen zugrundeliegenden tatsächlichen Einwirkungen – bereits an der erforderlichen Abwägungserheblichkeit fehlt. Würde man dies anders sehen, so wäre jedenfalls zu bedenken, dass die Einwander aufgrund der Belegenheit ihrer Grundstück im unmittelbaren Umfeld des Hamburger Hafens mit weiteren Ausbaumaßnahmen und einer Zunahme von Umschlagaktivitäten rechnen mussten, so dass ihr Interesse, von hierdurch verursachten Minderungen des Wertes ihrer Grundstücke verschont zu bleiben, als gering anzusehen ist und dass dem entgegenstehenden öffentlichen Interesse am weiteren Ausbau der Hafen-Infrastruktur deutlich höheres Gewicht zuzumessen ist. Zudem fehlt es an einer gesetzlichen Grundlage für einen Anspruch auf Entschädigung für derartige Wertverluste, da die Geldentschädigung, die nach § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG zu leisten ist, ausschließlich als Surrogat für an sich gebotene, aber untunliche oder mit dem Vorhaben nicht vereinbare Schutzvorkehrungen dient und nicht dazu bestimmt ist, einen Ausgleich für Verkehrswertminderungen zu gewähren, die über den Schutzbereich dieser Entschädigungsregelung hinausgehen, so BVerwG, Urteil vom 16.03.2006 – 4 A 1075/04 -, Buchholz 442.40 § 8 LuftVG Nr. 23.

Zu (10) Soweit geltend gemacht wird, durch die Realisierung des Vorhabens und dessen anschließenden Betrieb werde die angrenzende Gastronomie, insbesondere die Nutzung der Terrasse, unzumutbar, ist dieser Einwand unbegründet. Im Rahmen der Einwendung konnten diese Befürchtungen zum einen nicht verifiziert werden. Zum anderen sind sie rechtlich unbeachtlich.

Aus dem Gewährleistungsgehalt der Eigentumsgarantie lässt sich kein Recht auf bestmögliche Nutzung des Eigentums ableiten. Eine Minderung der Wirtschaftlichkeit ist genauso hinzunehmen wie eine Verschlechterung der Verwertungsaussichten, vgl. BVerfG, Beschluss des 1. Senats vom 26.06.2002 – 1 BvR 558/91 u.a. –, BVerfGE 105, S. 252, 277 ff.; OVG Berlin-Brandenburg, Urteil vom 27.03.2009 – OVG 2 B 8.08 –, Volltext veröffentl. ausschl. in juris.

Entwurf

Die befürchteten Beeinträchtigungen der gastronomischen Nutzung der Grundstücke betreffen weder die Substanz des Eigentums noch den Fortbestand der Eigentümerposition. Sie stellen allein eine Frage der Wirtschaftlichkeit der Eigentumsnutzung dar. Zwar ist diese Frage als privater Belang im Rahmen der planerischen Abwägung zu berücksichtigen. Die Belange treten vorliegend jedoch hinter dem öffentlichen Interesse an einem weiteren Ausbau der Hafeninfrastruktur zurück. Zum einen ist nicht anzunehmen – und wird von den Einwendern auch nicht vorgebracht –, dass eventuelle Verminderungen der gastronomischen Nutzungsmöglichkeiten bei einer Realisierung des Vorhabens signifikant ausfallen würden bzw. die Nutzbarkeit des Eigentums als Gastronomieobjekt de facto vollständig aufheben würden, so dass das Interesse von einer solchen Belastung verschont zu bleiben, als gering zu bewerten ist und dass dem entgegenstehenden öffentlichen Interesse am weiteren Ausbau der Hafen-Infrastruktur deutlich höheres Gewicht zuzumessen ist. Zum anderen ist in der Rechtsprechung anerkannt, dass nicht jede Beeinträchtigung der wirtschaftlichen Nutzbarkeit des Eigentums, die auf staatliches Handeln zurückzuführen ist, im Rahmen der planerischen Abwägung durchdringen muss, sondern dass insbesondere die situative Vorbelastung des betreffenden Grundstücks zu berücksichtigen ist. Aus diesem Grunde ist es zulässig, hierauf bezogene Bedenken gegen die Planung durch gegenläufige öffentliche Belange zu überwinden, ohne dass dies eine Pflicht zum finanziellen Ausgleich begründet – auch nicht für eine Verminderung der Wirtschaftlichkeit der Eigentumsnutzung. Insbesondere hinnehmbar sind solche Beeinträchtigungen des Werts und der wirtschaftlichen Nutzbarkeit des Eigentums durch ein Vorhaben, das die für die entsprechenden Immissionen geltenden Zumutbarkeitsschwellen einhält, vgl. BVerwG, Urteil vom 24.05.1996 – 4 A 39/95 –, Buchholz 316 § 74 VwVfG Nr. 39. Dies ist hier der Fall. Eine unzumutbare Belastung der Anlieger durch Licht, Gerüche oder Luftimmissionen wird durch die Realisierung und den Betrieb des Vorhabens nicht eintreten. Auch die Belastungen durch die mit dem Vorhabenbetrieb verbundenen Lärmbelastungen, soweit diese in diesem Verfahren zu prüfen sind, sind nicht unzumutbar (siehe Ausführungen zu ASA 5 a 2). Aus diesem Grunde sind Minderungen der gastronomischen Nutzungsmöglichkeiten vorliegend unbeachtlich. Insofern ist auch zu bedenken, dass die Einwender aufgrund der Belegenheit ihrer Grundstücke im unmittelbaren Umfeld des Hamburger Hafens mit weiteren Ausbaumaßnahmen und einer Zunahme von Umschlagaktivitäten rechnen mussten.

Zu (11) Die Einwendung ist unbegründet.

Die Einwender haben ihre entsprechenden Befürchtungen zum einen nicht verifizieren können. Zum anderen sind sie auch rechtlich unbeachtlich.

Entwurf

Ob die Auswirkungen einer Planung auf Nachbargrundstücke beachtlich sind oder nicht, beurteilt sich grundsätzlich nicht nach dem Umfang einer möglichen Verkehrswertminderung, sondern nach dem Grad der faktischen und unmittelbaren, sozusagen „in natura“ gegebenen Beeinträchtigungen, die durch die Planungsentscheidung zugelassen werden, BVerwG, Beschluss vom 18.03.2008 – 9 VR 5.07 –, Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 197; Beschluss vom 09.02.1995 – 4 NB 17.94 –, BRS 57 Nr. 42.

Ferner begründet nicht jede Wertminderung eines Grundstücks, die durch die Zulassung eines mit Immissionen verbundenen Planvorhabens ausgelöst wird, die Pflicht zu einem finanziellen Ausgleich. Kein Grundeigentümer kann auf einen unveränderten Fortbestand des vorgefundenen Wohnumfelds vertrauen. Baut er auf die Lagegunst, nutzt er eine Chance, die nicht die Qualität einer Rechtsposition im Sinne von Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG hat. Auch aus der grundgesetzlichen Eigentumsgarantie lässt sich kein Recht auf bestmögliche Nutzung des Eigentums herleiten. Eine Minderung der Wirtschaftlichkeit ist grundsätzlich ebenso hinzunehmen, wie die Verschlechterung der Verwertungsaussichten

vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006 - 4 A 1075.04 -, Buchholz 442.40 § 8 LuftVG Nr. 23.

Insofern ist zu bedenken, dass die Einwender aufgrund der Belegenheit ihrer Grundstücke im unmittelbaren Umfeld des Hamburger Hafens mit weiteren Ausbaumaßnahmen und einer Zunahme von Umschlagaktivitäten rechnen mussten. Auf den Fortbestand des bestehenden Wohnumfelds und damit darauf, von jeder u. U. den Wert ihrer Gebäude mindernden Veränderung verschont zu bleiben, konnten die Einwender daher nicht vertrauen.

Die Grenze zur unzulässigen Beeinträchtigung bzw. enteignenden Wirkung, wie die Einwender sie geltend machen, ist außerdem erst dann erreicht, wenn Wertverluste so massiv ins Gewicht fallen, dass den Betroffenen ein unzumutbares Opfer abverlangt wird. Sie dürfen nicht zur Folge haben, dass der Gewährleistungsgehalt des Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG angetastet wird. Das verfassungsrechtlich garantierte Eigentum ist dadurch gekennzeichnet, dass es den privatnützigen Gebrauch ermöglicht und die grundsätzliche Befugnis umfasst, über den Eigentumsgegenstand zu verfügen. Dieses Inhalts darf es nicht entleert und wirtschaftlich völlig entwertet werden. Demzufolge ist die Grenze zur beachtlichen bzw. unzulässigen Wertminderung mit enteignender Wirkung nach der Rechtsprechung allerdings erst erreicht, wenn das Eigentum in seinem Wert so weit gemindert wird, dass die Befugnis, das Eigentumsobjekt nutzbringend zu verwerten, praktisch nur noch als leere Rechtshülle übrig bleibt,

BVerwG, Urteil vom 16.03.2006 – 4 A 1075.04 –, Buchholz 442.40 § 8 LuftVG Nr. 23; VGH Kassel, Urteil vom 21.08.2009 – 11 C 227/08.T u.a. –, zit. n. juris.

Entwurf

Aus den Einwendungen geht indes nicht hervor – bzw. wird fundiert belegt –, dass die Realisierung und der Betrieb des Vorhabens eine Wirkung haben werden, welche den Wert des Eigentums der Einwender vollständig beseitigt, ihr Eigentum also nahezu vollständig entwertet würde bzw. zu einer leeren Rechtshülle herabgestuft würde.

Zu (12) Die Einwendung ist unbegründet.

Eine erhöhte vorhabensbedingte Havariegefahr besteht nicht. Durch die Erweiterung des Drehkreises und der damit verbundenen Verschiebung des Kreismittelpunktes nach Südwesten werden dem Schiffsverkehr deutlich vergrößerte Verkehrsflächen zur Verfügung gestellt, auf denen ein sicheres Navigieren möglich ist. Da die größeren Wasserflächen sich auf die zukünftigen Verkehrsspitzen beziehen, ist bei normalen Schiffsaufkommen statistisch sogar somit mit einer deutlichen Verringerung möglicher Havariegefahren zu rechnen.

Zu (13) Soweit geltend gemacht wird, durch die Realisierung des Vorhabens und dessen anschließenden Betrieb seien verminderte Mieteinnahmen zu erwarten, ist dieser Einwand unbegründet. Die Einwender haben ihre entsprechenden Befürchtungen zum einen nicht verifizieren können. Zum anderen sind sie auch rechtlich unbeachtlich.

Aus dem Gewährleistungsgehalt der Eigentumsgarantie lässt sich kein Recht auf bestmögliche Nutzung des Eigentums ableiten. Eine Minderung der Wirtschaftlichkeit ist genauso hinzunehmen wie eine Verschlechterung der Verwertungsaussichten, vgl. BVerfG, Beschluss des 1. Senats vom 26.06.2002 – 1 BvR 558/91 u.a. –, BVerfGE 105, S. 252, 277 ff.; OVG Berlin-Brandenburg, Urteil vom 27.03.2009 – OVG 2 B 8.08 –, Volltext veröffentl. ausschl. in juris.

Verminderte Mieteinnahmen betreffen weder die Substanz des Eigentums noch den Fortbestand der Eigentümerposition. Sie stellen allein eine Frage der Wirtschaftlichkeit der Eigentumsnutzung dar. Zwar sind diese Frage als privater Belang im Rahmen der planerischen Abwägung zu berücksichtigen. Die Belange treten vorliegend jedoch hinter dem öffentlichen Interesse an einem weiteren Ausbau der Hafeninfrastruktur zurück. Zum einen ist nicht anzunehmen – und wird von den Einwendern auch nicht vorgebracht –, dass eventuelle Verminderungen der zu erzielenden Mieteinnahmen bei einer Realisierung des Vorhabens signifikant ausfallen würden bzw. die Nutzbarkeit des Eigentums als Vermietungsobjekt de facto vollständig aufheben würden, so dass das Interesse von einer solchen Belastung verschont zu bleiben, als gering zu bewerten ist und dass dem entgegenstehenden öffentlichen Interesse am weiteren Ausbau der Hafen-Infrastruktur deutlich höheres Gewicht zuzumessen ist. Zum anderen ist in der Rechtsprechung anerkannt, dass nicht jede Beeinträchtigung der wirtschaftlichen Nutzbarkeit des Eigentums, die auf staatliches Handeln zurückzuführen ist, im Rahmen der planerischen Abwägung durchdringen muss, sondern dass insbesondere die situative Vorbelastung des betreffenden

Entwurf

Grundstücks zu berücksichtigen ist. Aus diesem Grunde ist es zulässig, hierauf bezogene Bedenken gegen die Planung durch gegenläufige öffentliche Belange zu überwinden, ohne dass dies eine Pflicht zum finanziellen Ausgleich begründet – auch nicht für eine Verminderung der Wirtschaftlichkeit der Eigentumsnutzung. Insbesondere hinnehmbar sind solche Beeinträchtigungen des Werts und der wirtschaftlichen Nutzbarkeit des Eigentums durch ein Vorhaben, das die für die entsprechenden Immissionen geltenden Zumutbarkeitsschwellen einhält, vgl. BVerwG, Urteil vom 24.05.1996 – 4 A 39/95 –, Buchholz 316 § 74 VwVfG Nr. 39.

Dies ist hier der Fall. Eine unzumutbare Belastung der Anlieger durch Licht, Gerüche oder Luftimmissionen wird durch die Realisierung und den Betrieb des Vorhabens nicht eintreten. Auch die Belastungen durch die mit dem Vorhabenbetrieb verbundenen Lärmbelastungen, soweit diese in diesem Verfahren zu prüfen sind, sind nicht unzumutbar (siehe Ausführungen zu ASA 5a2). Insofern sind Minderungen von Mieteinnahmen vorliegend unbeachtlich bzw. treten im Rahmen der planerischen Abwägung zurück. Ferner ist zu bedenken, dass die Einwender aufgrund der Belegenheit ihrer Grundstücke im unmittelbaren Umfeld des Hamburger Hafens mit weiteren Ausbaumaßnahmen und einer Zunahme von Umschlagaktivitäten rechnen mussten.

Zu (14) Die Einwendungen sind unbegründet.

Die maßnahmenbedingten Veränderungen der Sturmflutscheitelwerte werden nach den Ergebnissen des BAW-Gutachtens im mm-Bereich somit unter 1 cm liegen und in der Natur nicht mess- und beobachtbar sein. Vorhabensbedingte Gefährdungen von Ufergrundstücken oder Wohnbebauung durch Sturmfluthochwasser sind somit nicht zu befürchten.

Auch ein Zusammenwirken der vorhabensbedingten Folgen von Westerweiterung und Fahrrinnenanpassung führt zu keinen signifikanten negativen Folgen für die Hochwassersituation am Nordufer der Elbe. Nach den Modelluntersuchungen der Bundesanstalt für Wasserbau (BAW) zu den Änderungen der Tidedynamik bei Sturmfluten in Folge der Fahrrinnenanpassung sind im Bereich Övelgönne - je nach Sturmflutszenario - Veränderungen der Scheitelhöhen von maximal ± 1 cm zu erwarten (Quelle: BAW-DH [2007]: Anpassung der Fahrrinne von Unter- und Außenelbe an die Containerschifffahrt. Gutachten zu Ausbaubedingten Änderungen der Sturmflutkenngößen. (Planfeststellungsunterlage H.1b) Hamburg 2007. S. 40) Auch bei einer Addition der Wirkungen der beiden Vorhaben ergäben sich also im „worst case“ maximale Scheitelerhöhungen von unter 2 cm. Folgewirkungen (Schäden, Verschmutzung) für Grundstücke und Gebäude sind dadurch nicht zu erwarten.

Zu (15) Der Einwand ist fachlich unbegründet.

Im Rahmen einer Luftschadstoffuntersuchung wurden die Luftschadstoffimmissionen durch den Betrieb der Westerweiterung des CTH im Bereich der umliegenden schützenswerten Nutzungen prognostiziert und die Veränderungen gegenüber dem

Entwurf

derzeitigen Zustand geprüft. Es ergibt sich, dass für alle relevanten Luftschadstoffe die Grenzwerte der 22. BImSchV/ 39. BImSchV und der TA Luft zum Schutz des Menschen an allen maßgeblichen Immissionsorten im Prognose-Planfall eingehalten werden. Eine beurteilungsrelevante Verschlechterung der vorhandenen Situation ist nicht zu erwarten. Mit der Einhaltung der Grenzwerte wird den Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse entsprochen. Ergänzend wurde auch der Staubniederschlag untersucht. Die Zusatzbelastungen der Staub-Deposition liegen mit unter $0,5 \text{ mg/m}^2\text{d}$ weit unterhalb der Irrelevanzschwelle der TA Luft von $10,5 \text{ mg/m}^2\text{d}$. Auch für gröbere Staubfraktionen, insbesondere aufgrund der Staubaufwirbelung durch Kfz-Fahrten und während des Baubetriebs ist zu erwarten, dass diese sich im quellnahen Bereich konzentrieren werden. Im Bereich der maßgebenden Immissionsorte sind daher keine relevanten Zusatzbelastungen zu erwarten.

Zu (16) Die Einwendungen sind unbegründet.

Die maßnahmenbedingten Veränderungen der Sturmflutscheitelwerte werden nach den Ergebnissen des BAW-Gutachtens unter 1 cm liegen und somit in der Natur nicht mess- und beobachtbar sein. Vorhabensbedingte Gefährdungen bzw. Erschwernisse der Erreichbarkeit von Ufergrundstücken oder Wohnbebauung durch Sturmfluthochwasser als Folge dieses Vorhabens sind somit nicht zu befürchten.

Zu (17) Der Einwand wird zur Kenntnis genommen.

Weder die rechtlichen Bestimmungen noch die beurteilungsrelevanten Parameter beim Schutzgut Mensch/Wohnqualität sehen eine Beurteilung der vorhabensbedingten Veränderungen der Privatsphäre vor. Eine Verschlechterung der Wohnqualität durch die mögliche Veränderung der Einsehbarkeit ist im höchsten Maße subjektiv und entzieht sich von daher einer gutachterlichen Beurteilung. Selbst wenn eine derartige Betrachtung nötig erschiene, was nicht der Fall ist, kann festgestellt werden, dass die nächstgelegene Wohnbebauung im Bereich des Nordufers der Elbe ca. 600 m zum Vorhaben entfernt ist. In dieser Entfernung kann das menschliche Auge keine Merkmale erkennen, die die Persönlichkeitsrechte Einzelner berühren.

Entwurf

6. Einwendungen zur UVU

a) methodische Kritik

- (1) Die vorhabensbedingte Umweltbelastung durch Erweiterung des Wendekreises und durch zusätzliche Emissionen vom Terminal und den Schiffen werde nicht ausreichend berücksichtigt (20).
- (2) Es wird beanstandet, dass dem Antrag der EUROGATE keine Anlagen über die befürchteten schädlichen Umwelteinwirkungen beigelegt sind (21 S. 41).
- (3) UVU genügt nicht den gesetzlichen Anforderungen. (21 S. 41)
- (4) Der Untersuchungsaufwand wurde auf ein unzulässiges Minimum beschränkt, was auch eine niedrigere Einstufung in der Bewertung zur Folge hat. Viele Bewertungen sind wegen mangelhafter Bestandsaufnahmen unzureichend (21 S. 43).
- (5) Zwischen UVU und den Unterlagen nach FFH (Teile C und D) bestehen erhebliche Differenzen in Bearbeitung und Bewertung. (21 S. 43)
- (6) Der Untersuchungsbereich müsse über den Eingriffsbereich hinaus festgelegt werden, um bau- und betriebsbedingte Auswirkungen auch in den Randbereich zu dokumentieren (21 S. 44).
- (7) Ein Monitoring-Konzept und ein Umweltbericht fehlten, obwohl erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen für Tiere und Pflanzen gesehen werden (21 S. 44).
- (8) Monitoring zur Einhaltung der geforderten Auflagen sei erforderlich (21 S. 50).
- (9) Alternativenuntersuchung, insbesondere Null-Variante wurde nicht geprüft (21 S. 44).
- (10) Auch in den Unterlagen zur UVU unzulässige Beschränkung auf allgemeine Beschreibung der Auswirkungen des Gesamtvorhabens unter Weglassung konkreter Regelungen (36).

Erwiderung:

- Zu (1) Der erste Teil des Sacharguments ist unzutreffend. Die vorhabensbedingten Auswirkungen durch die Erweiterung des Wendekreises werden in der Umweltverträglichkeitsuntersuchung (Teil B der Antragsunterlagen) berücksichtigt. Der zweite Teil des aggregierten Sachargumentes ist ebenfalls unzutreffend und wird wie folgt beantwortet: Die zukünftig zu erwartenden Emissionen/Immissionen werden berücksichtigt. Der Auswirkungsprognose im Rahmen der UVS liegen Fachgutachten zugrunde, welche die betriebsbedingt zu erwartende Luftschall- und Luftschadstoff- und Lichtimmissionen prognostizieren (Teil B.2.4 bis B.2.8 der Antragsunterlagen)." In Antragsunterlage A.3. (Vorhabensbeschreibung S.59) wird zur Berücksichtigung der Emissionen des späteren Terminalbetriebs wie folgt ausgeführt: „(..) werden für den Soll-Zustand auch die (..) mit dem Betrieb der Umschlagsanlagen verbundenen Auswirkungen in den Blick genommen. (..) Diese Auswirkungen fließen bei der planerischen Beurteilung mit ein, um eine (immissionsschutz)-rechtliche Vorausbeurteilung im Sinne einer

Entwurf

- Beurteilung der grundsätzlichen Vereinbarkeit des späteren Umschlagbetriebes mit (immissionsschutz) rechtlichen Anforderungen und Belangen zu ermöglichen.“
- Zu (2) Der Einwand ist unzutreffend.
Alle naturschutz- und immissionsschutzrelevanten Gutachten für die beantragte Maßnahme sind den Unterlagen beigelegt.
- Zu (3) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
Der Einwand enthält keinen sachorientierten Hinweis. Aus gutachterlicher Sicht wird darauf hingewiesen, dass der vom Einwender angesprochene Antragsteil Umweltverträglichkeitsuntersuchung die aktuellen gesetzlichen Anforderungen sowie, soweit sinnvoll anwendbar, die aktuellen Empfehlungen und Leitfäden zur Gutachtenerstellung berücksichtigt. Weiterhin verweisen wir auf die Erwiderung zu den an anderer Stelle gutachtenspezifisch geführten Einwendungen (mit spezifischen Sachargumenten).
- Zu (4) Der Einwand ist sachlich und fachlich unzutreffend.
Gemäß den Vorgaben des UVPG und unter Berücksichtigung der UVPVwV (1995) wurden Erfassungen in einem für die erstellten Gutachten und darin durchgeführten Prognosen erforderlichem Umfang durchgeführt. Ein, wie vom Einwender benanntes, "unzulässiges Minimum" ist nach geltender Rechtslage nicht benannt oder gar definiert. Ein Untersuchungsrahmen der Zulassungsbehörde lag nicht vor, der TdV hat vielmehr selbstständig und vorsorglich diverse Untersuchungen vornehmen lassen und mit der zuständigen Fachbehörde (BSU) abgestimmt. Zulässige oder „unzulässige“ Bewertungen gibt es nicht. Die durchgeführten Untersuchungen sind aus fachgutachterlicher Sicht für die Beurteilung der Vorhabenauswirkungen als ausreichend anzusehen.
- Zu (5) Der Einwand ist unzutreffend.
Hinsichtlich der Antragsunterlagen, Teile B.1 und B.2 (UVS und Fachbeiträge), C.1.1 (FFH-VU), C.2 (Fachbeitrag Artenschutz) und D (LBP) bestehen weder zwischen den einzelnen Unterlagen noch innerhalb derselben Differenzen in Bearbeitung und Bewertung.
Ergänzender Hinweis zur FFH-VU: Bei dem in der Synopse (Anlage 7 zur Stellungnahme RA Mohr) aufgeführten Hinweis handelt es sich um eine Fehlinterpretation der gutachterlichen Aussage. Der in Unterlage C.1.1 Planfeststellungsunterlage, Kap. 4.2.1 getroffene Hinweis „wird eine weitere Untersuchungsrelevanz für die Arten Aal, Finte und Rapfen auf Schutzgebietsbasis festgestellt“ weist auf den Bedarf einer vertieften, gutachterliche Befassung im weiteren Verlauf des Gutachtens hin, nicht aber auf zusätzlichen Datenbedarf. Ein Widerspruch zur in Kap. 4.1.5 getroffenen Aussage, dass der vorliegende Datenbestand für die betrachteten Untersuchungsgegenstände ausreichend sei, besteht demnach nicht.

Entwurf

- Zu (6) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
Die UVS berücksichtigt bei der Festlegung des Untersuchungsgebietes den über den Eingriffsbereich hinausgehenden Bereich.
Gleiches gilt für die FFH-VU. Hier findet eine Untersuchung auf Schutzgebietsebene statt. Speziell zur FFH-VU und dem Wirkfaktor Schadstoffe kann ausgeführt werden:
Im Rahmen des Antrags werden umfangreiche Maßnahmen benannt, die einen Eintrag von Schadstoffen in die Elbe vermeiden (s. dazu Unterlage A.3 und B.1.8, S. 23).
Im Rahmen der FFH-VU (Unterlage C.1.1) wird festgestellt: „Im Ergebnis der fachlichen Auseinandersetzung zum Wirkfaktor „Schadstoffeintrag in die Elbe“ wird keine weitere Untersuchungsrelevanz für Erhaltungsgegenstände auf Schutzgebietsebene festgestellt. Vorhabensbedingte Auswirkungen auf Erhaltungsziele der indirekt durch untersuchte Vorhabenswirkungen betroffenen Schutzgebiete können an dieser Stelle bereits vollständig ausgeschlossen werden.“ (Unterlage C.1.1, S. 45).
Hinsichtlich des genannten Naturschutzgebiet, das gleichzeitig Bestandteil des Netzes Natura 2000 ist (Komplex NSG Neßsand und LSG Mühlenberger Loch“ (DE 2424-302)), wird auf S. 71 der Unterlage C.1.1 festgestellt: Es können „erhebliche Beeinträchtigungen durch das Vorhaben „Westerweiterung des CTH“ sowie im Zusammenwirken mit anderen Plänen und Projekten ausgeschlossen werden.“
- Zu (7) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
Wie in den Antragsunterlagen (Teil A.3 Vorhabensbeschreibung) dargestellt, wurde im Laufe des Planungsverfahrens die UVP-Pflicht des Vorhabens festgestellt. Daraus resultierend wurde eine Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) erstellt (Teil B der Antragsunterlagen). Eine Verpflichtung zur Erstellung von einem wie in der Einwendung geforderten „Umweltbericht“ besteht nicht. Ebenso besteht im Ergebnis der Umweltuntersuchung kein Bedarf eines wie in der Einwendung geforderten „Monitoring-Konzept(es)“.
- Zu (8) Der Einwand ist unzutreffend.
Ähnlich wie die Einrichtung von Dauermessstationen oder Dauermessstellen – auch vor dem Hintergrund des § 29 BImSchG – dient auch ein Monitoring dazu, bestehende Prognoseunsicherheiten zu beseitigen. Nach der obergerichtlichen und höchstrichterlichen Rechtsprechung ist ein Monitoring daher im Falle wissenschaftlicher Unsicherheiten in der Frage anzuordnen, ob ein Vorhaben schädliche Auswirkungen haben wird bzw. Auswirkungen, hinsichtlich derer die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen sich als zur Kompensation nicht geeignet erweisen,
vgl. OVG Koblenz Urteil vom 08.11.2007 – 8 C 11523/06 –, DVBl. 2008, S. 321 f.; BVerwG, Urteil vom 17.01.2007 – 9 A 20/05 –, Buchholz 451.91 Europ. UmweltR Nr. 26.

Entwurf

Entsprechende Prognoseunsicherheiten hinsichtlich der Einhaltung der ggf. anzuordnen Auflagen durch die Vorhabenträgerin bestehen vorliegend jedoch nicht, insbesondere bestehen keine wissenschaftlichen Unsicherheiten, wie die Rechtsprechung sie zur Grundlage der Anordnung eines Monitorings macht. Es bedarf daher keiner Anordnung des mit der Einwendung geforderten Monitorings.

Darüber hinaus unterliegt die Einhaltung der im Planfeststellungsbeschluss u. U. zu erlassenen Auflagen – welche die Vorhabenträgerin selbstverständlich erfüllen wird – ohnehin der Überwachung und Durchsetzung durch die zuständige Behörde. Einer Anordnung eines darüber hinausgehenden Monitorings bedarf es daher auch aus diesem Grunde nicht.

Zu (9) Der Einwand ist unzutreffend.

Zum ersten Teil des aggregierten Sachargumentes wird ausgeführt, dass eine Untersuchung von Alternativen in Teil A3 (Vorhabensbeschreibung), Kapitel 5, der Planfeststellungsunterlage dargestellt ist. Die Untersuchung umfasst dabei die Prüfung von Standortalternativen, Alternativen zum beantragten Layout der Westerweiterung, Varianten zum Einbau des Bodens in den Petroleumhafen, Alternativverfahren zur Entsorgung belasteter Aushubmassen sowie Alternativen/Varianten im Kaimauerbau.

Im Ergebnis der Prüfung von Standortalternativen wird festgestellt: „Eine vorrangige Standortalternative zur Westerweiterung des CTH ist somit nicht gegeben.“

Darüber hinaus hat sich der Vorhabenträger auch noch einmal mit den von den Einwendern im Rahmen des Erörterungstermins benannten (vermeintlichen) Alternativen auseinandergesetzt, die jedoch aufgrund der damit nicht zu erreichenden Planungsziele keiner weitergehenden Prüfung und Darstellung bedurften (siehe hierzu ASA 3b7 ff.).

Zum zweiten Teil des aggregierten Sachargumentes wird ausgeführt, dass im Rahmen der UVS eine Prognose der Nullvariante jeweils differenziert nach den einzelnen Schutzgütern erfolgt. Die UVS führt im Einführungskapitel wie folgt aus:

„Die Nullvariante umfasst die Beschreibung der Entwicklungen eines Schutzguts im jeweiligen schutzgutspezifischen UG ohne Verwirklichung des Vorhabens „Westerweiterung des CTH“. [...] Die zur Auswirkungsprognose der Nullvariante herangezogenen (auf das jeweilige Schutzgut wirkenden) Entwicklungen und Vorhaben sind in den entsprechenden Schutzgutkapiteln dieser UVS dargestellt.“

Zu (10) Die Einwendung ist unbegründet.

Aus gutachterlicher Sicht wird darauf hingewiesen, dass der vom Einwender angesprochene Antragsteil Umweltverträglichkeitsuntersuchung die aktuellen gesetzlichen Anforderungen sowie, soweit sinnvoll anwendbar, die aktuellen Empfehlungen und Leitfäden zur Gutachtenerstellung berücksichtigen. Die UVU entspricht in ihrer Form und inhaltlichen

Entwurf

Tiefe dem Standard, der bereits in vielen anderen Planfeststellungsverfahren erfolgreich umgesetzt wurde. Zudem sieht die UVU durchaus erforderliche Regelungen vor.

b) Schutzgut Mensch

- (1) Erhöhte Gefahr von Krebserkrankungen aufgrund Luftbelastung durch Schiffsabgase (21 S. 33).
- (2) Schadstoffbelastung für Obst und Gemüse aus eigenem Garten zu erwarten (21/50).
- (3) Gesundheitsbelastung durch Luftverschmutzung (34, 35, 46, 47). Filteranlagen und Landstromversorgung für die Liegezeit sind erforderlich. (34, 35, 46)
- (4) Gesundheitsschäden für Anwohner durch die langfristigen Bauarbeiten zu befürchten (45).
- (5) Störung der Nachtruhe zu erwarten. Schlafen bei offenem Fenster wird für Anwohner unmöglich (53, 58, 60 u.a.).
- (6) Feinstaubimmissionen begünstigten Atemwegserkrankungen. Insgesamt seien gesundheitliche Belastungen zu befürchten (53, 103).
- (7) Anwohner werden unter Lärm der LKW, Sirenen und Schiffshörnern, Hafensmog und Feinstaub leiden (71).
- (8) Besonders Kinder würden durch die zu erwartenden störenden Einflüsse (Lärm und Licht) in ihrer Lern- und Konzentrationsfähigkeit und Gesundheit gestört. Das gesunde Aufwachsen insgesamt würde beeinträchtigt. (71)
- (9) Schon jetzt können Anwohner ihre Gärten nur an verkehrsarmen Tagen nutzen. Schon jetzt Lärm und Abgasschwaden. Eine Steigerung sei unzumutbar. (73)
- (10) Unzumutbare Störungen seien durch Lärm-, Luft- und Lichtimmissionen zu erwarten. (75)
- (11) Verstärkung von Atemwegserkrankungen durch Luftverschmutzung ist zu erwarten. (95)

Erwiderung:

- Zu (1) Der Einwand ist unzutreffend. Die Vorhabensplanung berücksichtigt die geltenden rechtlichen Bestimmungen zum Immissionsschutz. Die zu erwartenden betriebsbedingten Luftschadstoffimmissionen werden durch die Lairm Consult GmbH (2008) prognostiziert. Dabei finden unter anderem die zukünftig zu erwartenden Belastungen durch Schiffsabgase Berücksichtigung: „Für den Nachherzustand (Prognose-Planfall) nach Fertigstellung der Westerweiterung wird eine rechnerische Immissionsprognose unter Berücksichtigung des geplanten Betriebsszenarios für eine Vollauslastung durchgeführt (inkl. der Vollauslastung am vorhandenen Stammterminal). Dabei werden alle maßgeblichen Emissionsquellen einbezogen (Schiffsverkehr und Liegezeiten, LKW-Fahrten und Geräteinsatz auf den Hafenterrassen und den angrenzenden Straßen).“ Lairm Consult GmbH (2008). Die Bewertung erfolgt auf der Grundlage aktueller Grenz- und Vorsorgewerte auf nationaler und europäischer Ebene (u.a. 22.

Entwurf

BImSchV, Länderausschuss für Immissionsschutz). Insbesondere werden die Anforderungen der TA Luft berücksichtigt. „Als maßgebliche Schadstoffkomponenten für den Schiffs- und Straßenverkehr sowie den Hafenbetrieb werden Schwefeldioxid, Stickstoffdioxid, Feinstaub (PM10 und PM2,5) und Benzol einbezogen.“ Lairm Consult GmbH (2008). Als Ergebnis der betriebsbedingten Emissionen stellt Lairm Consult GmbH (2008) fest, dass für alle untersuchten Schadstoffkomponenten die derzeit geltenden Grenz- und Immissionswerte zum Schutz des Menschen an allen maßgeblichen Immissionsorten eingehalten werden. Mit der Einhaltung der Grenz- und Immissionswerte wird den Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse entsprochen.

Zu (2) Der Einwand ist fachlich unbegründet.

Im Rahmen einer Luftschadstoffuntersuchung wurden die Luftschadstoffimmissionen durch den Betrieb der Westerweiterung des CTH im Bereich der umliegenden schützenswerten Nutzungen prognostiziert und die Veränderungen gegenüber dem derzeitigen Zustand geprüft. Es ergibt sich, dass für alle relevanten Luftschadstoffe die Grenzwerte der 22. BImSchV/ 39. BImSchV und der TA Luft zum Schutz des Menschen an allen maßgeblichen Immissionsorten im Prognose-Planfall eingehalten werden. Eine beurteilungsrelevante Verschlechterung der vorhandenen Situation ist nicht zu erwarten. Mit der Einhaltung der Grenzwerte wird den Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse entsprochen. Ergänzend wurde auch der Staubniederschlag untersucht. Die Zusatzbelastungen der Staub-Deposition liegen mit unter $0,5 \text{ mg/m}^2\text{d}$ weit unterhalb der Irrelevanzschwelle der TA Luft von $10,5 \text{ mg/m}^2\text{d}$. Auch für gröbere Staubfraktionen, insbesondere aufgrund der Staubaufwirbelung durch Kfz-Fahrten und während des Baubetriebs ist zu erwarten, dass diese sich im quellnahen Bereich konzentrieren werden. Im Bereich der maßgebenden Immissionsorte sind daher keine relevanten Zusatzbelastungen zu erwarten.

Zu (3) Der Einwand wird zur Kenntnis genommen.

Wegen der Gesundheitsbelastung durch Luftverschmutzung sei hier zunächst auf die Erwidern in ASA 6b1 verwiesen. Zum zweiten Aspekt des aggregierten Sachargumentes, der Aussage zum Einsatz von Filteranlagen, sei hier folgendes erwidert:

Für Seeschiffe gibt es im Gegensatz zu Landfahrzeugen keine standardisierten Filteranlagen für die Abgasreinigung. Filteranlagen benötigen für einen effizienten und kontinuierlichen Einsatz Betriebsbedingungen, bei denen z.B. Abgasdrücke, -geschwindigkeiten, ausreichende Temperaturen sowie Möglichkeiten zur Filterreinigung von Bedeutung sind. Diese Bedingungen treten bei Schiffen insbesondere bei wechselnden Betriebszuständen selten auf, weshalb derartige Anlagen nicht mit ausreichender Effizienz betrieben werden können.

Durch die Umstellung auf qualitativ hochwertige Brennstoffe, wie dies an Liegeplätzen im Hafen geschieht, werden die Schadstoffmengen des Abgases bereits deutlich reduziert, so

Entwurf

dass auch wegen dieser Maßnahme auf komplexe Filteranlagen verzichtet werden kann.

Zum dritten Aspekt des aggregierten Sachargumentes, der Aussage zum Einsatz von Landstrom, sei hier folgendes erwidert: Im Hamburger Hafen werden Binnenschiffe bereits seit geraumer Zeit mit Landstrom versorgt. Für Seeschiffe fehlen bislang weltweit gültige technische Standards und Normen für z.B. die Land- und Bordnetzspannung, die Land- und Bordnetzfrequenz und die Anschlusssysteme (im Sommer 2011 wurde eine Vornorm - allerdings nur für die Steckverbindung - erlassen). Zusätzlich erschweren diverse offene Fragen, wie z.B. ungeklärte Haftungsfragen, betriebliche Belange der Terminals und steuerliche Ungleichheiten innerhalb der EU eine Umsetzung. Die HPA verfolgt die technische und rechtliche Entwicklung und wird bei neuen Planungen, also auch beim beantragten Vorhaben, die Möglichkeiten der Nachrüstung von Landstromanschlüssen nach Maßgabe der jeweils vorliegenden Informationen prüfen und im Rahmen der Möglichkeiten berücksichtigen. Um eine wettbewerbsneutrale Regelung zu ermöglichen, finden Gespräche auf internationaler Ebene und mit verschiedenen europäischen Häfen zur Ausgestaltung von Landstromanschlüssen statt.

Zu (4) Der Einwand ist unbegründet.

Die Vorhabensplanung berücksichtigt die geltenden rechtlichen Bestimmungen zum Immissionsschutz.

Der Auswirkungsprognose zum Schutzgut Menschen im Rahmen der UVS liegen Fachgutachten zugrunde, welche die vorhabensbedingten Luftschallimmissionen der Bauphase für die nächstgelegene schutzbedürftige Wohnbebauung prognostizieren (Teil B.2.4 der Antragsunterlagen). Die Bewertung der vorhabensbedingten Immissionen erfolgt anhand von Immissionsrichtwerten, welche aus öffentlich-rechtlichen Vorgaben resultieren (AVV Baulärm). Die UVS zum Schutzgut Menschen berücksichtigt u.a. die Dauer der Vorhabenswirkungen und führt zusammenfassend zu baubedingten Luftschallimmissionen wie folgt aus:

„Bezüglich der betrachteten Teil-UG sind baubedingt keine erheblich negativen Auswirkungen auf das Schutzgut Menschen zu erwarten. Die bei Mitwindsituationen voraussichtlich wahrnehmbaren baubedingten Geräuschimmissionen sind nur von temporärer Art. Diese baubedingt deutlich negativen Auswirkungen treten zeitlich nur begrenzt auf (mittelfristig), sind als mittelräumig einzustufen und führen in ihrer Gesamtheit nicht zu erheblich negativen Auswirkungen.“

Die weiteren und weniger schallintensiven baubedingten Wirkungen und Auswirkungen durch Luftschall sind insgesamt als gering negativ zu bewerten.

Baubedingt erhebliche Auswirkungen i.S.v. von „erheblichen Belästigungen“ und „schädlichen Umwelteinwirkungen“ nach BImSchG sind somit ausgeschlossen.“

Entwurf

- Zu (5) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
Die Vorhabensplanung berücksichtigt die geltenden rechtlichen Bestimmungen zum Immissionsschutz. Der Auswirkungsprognose zum Schutzgut Menschen (Teil B.1 der Antragsunterlage) im Rahmen der UVS liegen Fachgutachten zugrunde, welche die vorhabensbedingten Luftschall- und Lichtimmissionen für die nächstgelegene Wohnbebauung prognostizieren (Teil B.2.4, B.2.5, B.2.7, B.2.8 der Antragsunterlagen) und auf den Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen auch während der Nachtzeit abstellen.
- Zu (6) Der Einwand ist unzutreffend.
Die Vorhabensplanung berücksichtigt die geltenden rechtlichen Bestimmungen zum Immissionsschutz. Die zu erwartenden betriebsbedingten Luftschadstoffimmissionen werden durch die Lairm Consult GmbH (2008) prognostiziert. Dabei werden unter anderem Feinstaubimmissionen betrachtet. Die Bewertung erfolgt auf Grundlage der aktuellen Grenz- und Richtwerte auf nationaler und europäischer Ebene (22. BImSchV, EU-Richtlinien, Länderausschuss für Immissionsschutz). Insbesondere werden die Anforderungen der TA Luft berücksichtigt. Als maßgebliche Schadstoffkomponenten für den Schiffs- und Straßenverkehr sowie den Hafenbetrieb werden Schwefeldioxid, Stickstoffdioxid, Feinstaub (PM10 und PM2,5) und Benzol einbezogen.
Im Ergebnis der Immissionsprognose wird bzgl. der Feinstaubimmissionen festgestellt, dass „...durch die Zusatzbelastung (Jahresmittelwert J00) die Irrelevanzgrenze nach TA Luft (2002) nicht überschritten wird. Der Grenzwert der 22. BImSchV und der Immissionswert der TA Luft von jeweils 40 µg/m³ wird eingehalten. Die Beurteilung der Tagesmittelwerte ergab ebenfalls keine Überschreitung des Grenzwertes nach 22. BImSchV bzw. des Immissionswertes nach TA Luft“ (LAIRM Consult GmbH 2008). Zudem ergab die ergänzende Betrachtung der Feinstaub-Deposition, „dass die Zusatzbelastungen weit unterhalb der Irrelevanzschwelle der TA Luft (2002) liegen. Auch für gröbere Staubfraktionen, insbesondere aufgrund der Staubaufwirbelung durch Kfz-Fahrten, ist zu erwarten, dass diese sich im quellnahen Bereich konzentrieren werden.“ Im Bereich der maßgebenden Immissionsorte sind daher keine relevanten Zusatzbelastungen zu erwarten (vgl. hierzu LAIRM Consult GmbH 2008).“
- Zu (7) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
Die Vorhabensplanung berücksichtigt die geltenden rechtlichen Bestimmungen zum Immissionsschutz. Der Auswirkungsprognose zum Schutzgut Menschen im Rahmen der UVS (Teil B.1 der Antragsunterlagen) liegen Fachgutachten zugrunde, welche die vorhabensbedingten Luftschall- und Luftschadstoffimmissionen für die nächstgelegene Wohnbebauung prognostizieren (Teil B.2.4, B.2.5, B.2.6, B.2.8 der Antragsunterlagen) und auf den Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen abstellen.
- Zu (8) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Entwurf

Die Vorhabensplanung berücksichtigt die geltenden rechtlichen Bestimmungen zum Immissionsschutz. Der Auswirkungsprognose zum Schutzgut Menschen im Rahmen der UVS (Teil B.1 der Antragsunterlagen) liegen Fachgutachten zugrunde, welche die vorhabensbedingten Luftschall- und Lichtimmissionen für die nächstgelegene Wohnbebauung prognostizieren (Teil B.2.4, B.2.5, B.2.7, B.2.8 der Antragsunterlagen). Die Bewertung der vorhabensbedingten Immissionen erfolgt anhand von Immissionsrichtwerten, welche aus gesetzlichen Vorgaben resultieren (u.a. AVV Baulärm, TA Lärm, Licht-Leitlinie des LAI) und jeweils auf den Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen abstellen.

- Zu (9) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
Die Vorhabensplanung berücksichtigt die geltenden rechtlichen Bestimmungen zum Immissionsschutz.
(siehe hierzu auch Erwiderng zu ASA 6b1 ff.)
- Zu (10) Siehe zu (9)
- Zu (11) Siehe zu (9)

c) Schutzgut Tiere

- (1) Der Zusammenfassung zur UVU in den Abschnitten zu „Fledermäuse“ und „weitere Tiergruppen“ kann aufgrund mangelnder Felderfassung und dadurch defizitärer Datenlage nicht gefolgt werden (21 S. 43).
- (2) Eine Betrachtung der kumulativen Auswirkungen anderer Planungen des Hafenausbaus mit Verlust von weiteren als Lebensräumen zu betrachtenden Schutzgütern geeigneten terrestrischen und aquatischen Flächen im Hafengebiet fehle (21 S. 43).
- (3) Bzgl. der Umsiedelung geschützter Fledermausarten ist zu bedenken, dass eine Rodung der Uferböschung im Köhlfleethafen geplant ist, sodass vermutlich keine geeigneten Lebensräume für Fledermäuse vorhanden sein werden. (11)
- (4) Verfüllung des Petroleumhafens beeinträchtigt die Fischfauna erheblich, da hochwertige Fortpflanzungs- und Lebensräume zerstört werden. Ferner werden die Baggerarbeiten für Vertiefung und Unterhalt den Fischbestand beeinträchtigen (32).
- (5) Zerstörung von Lebensräumen und Nistplätzen geschützter Arten. Unter anderem Kiebitz und Mäusebussard (32).
- (6) In den Pappeln am Bubendeyufer sind Lebensräume für geschützte Fledermausarten (32).
- (7) Die Baufeldräumung müsse möglichst außerhalb der Vegetationszeit und unbedingt außerhalb der Hauptbrutzeit erfolgen (91T).
- (8) Die Herkunft des verwendeten Bewertungsrahmens für Fledermaus sei nicht dargelegt (21/6 S.12).
- (9) Die Aussagen der UVS bzgl. der Auswirkungen von optischen Störreizen auf weitere Tiergruppen (hier Insekten) werden als unzutreffend eingestuft. Nachtaktive Insekten der Artengruppen Nachtfalter, Käfer und Hautflügler reagieren sehr empfindlich auf optische Störreize (21/6, S.12.).

Entwurf

- (10) Die Aussagen der UVS, dass Nahrungstiere der Fledermäuse, die sich im Wasser entwickeln (z.B. Zuckmücken) vorhabensbedingt nicht beeinträchtigt werden, werden angezweifelt. Durch das Verfüllen des Petroleumhafens und Ausbau der Kaianlagen am Bubendeyufer könnten Habitate für Zuckmückenlarven verloren gehen (21/6, S.13).

Erwiderung:

- Zu (1) Der Einwand ist nicht zutreffend.
Die Datengrundlagen zu Fledermäusen und weiteren Tiergruppen sind in der Antragsunterlage, Teile B.1, Kap. 5 und B.2.1 (S. 35-42, Karte 3) ausführlich dargestellt und sind für die Bewertung als ausreichend anzusehen. Eine "defizitäre Datenlage" ist nicht gegeben, hinsichtlich der Fledermäuse können Sommerquartiere (Wochenstuben) und Winterquartiere aufgrund fehlender, geeigneter Höhlungen in den Pappeln am Bubendeyufer ausgeschlossen werden (vgl. B.2.1, S. 38-40). Die Bewertung der terrestrischen Fauna ist ebenfalls in der Antragsunterlage Teil B.2.1 (S. 40 und 42) erfolgt und auf S. 44 (Tab. 11) in die Bewertung der Biotope eingeflossen.
- Zu (2) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
Gemäß § 2 (1) UVPG umfasst die Umweltverträglichkeitsprüfung die "Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen eines Vorhabens". Eine Betrachtung kumulativer Auswirkungen anderer Planungen ist nicht Gegenstand der UVU. Gleiches gilt für den LBP.
Bezüglich der FFH-Unterlage siehe Erwiderung zu ASA 7b3.
- Zu (3) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
Die erwähnte Rodung der Uferböschung im Köhlfleethafen betrifft nur einen kleinen Teil des Baumbestands am Köhlfleet. Es gibt dort für die Anbringung von Fledermauskästen noch weiteren Baumbewuchs.
Die Planfeststellungsunterlage (Teil C.2, S. 25) sieht einen Alternativstandort am Elhang von Övelgönne vor, sofern in südlich davon gelegenen Abschnitten des Köhlfleets keine oder nicht in ausreichender Zahl geeignete Großbäume vorhanden sein sollten. Somit sind auch nach der Rodung der Böschung am Köhlfleethafen ausreichend geeignete Standorte für die Anbringung von Fledermauskästen vorhanden.
- Zu (4) Die Einwendung ist unzutreffend.
Die Befürchtungen des Stellungnehmers sind rein hypothetisch und beruhen auf Mutmaßungen, die bedingt durch die tatsächlichen Verhältnisse, weitgehend gegenstandslos sind.
Der Petroleumhafen ist ein Nebenbecken der Tideelbe im Bereich des Wasserkörpers Hafen, bei dem es sich nicht um einen „hochwertigen Fortpflanzungs- und Lebensraum“ für Fische handelt. Das Schutzgut Tiere, Teil Fische wurde in den Antragsunterlagen (Teil B.2.2) zutreffend mit insgesamt „mittlerer Wertigkeit“ eingestuft. Günstige Fortpflanzungsmöglichkeiten bestehen im Petroleumhafen nicht. Beeinträchtigungen von Fischen durch Baggerarbeiten infolge „Vertiefung und Unterhalt“

Entwurf

- sind im Petroleumhafen nicht zu erwarten, da dieser verfüllt wird. Der Stellungnehmer meint vermutlich andere Vorhabensbereiche. In den Antragsunterlagen wurde die Auswirkungen der Baggertätigkeiten bei Bau und Unterhaltung als unerheblich bewertet, da es sich um zeitlich und räumlich begrenzte Maßnahmen handelt.
- Zu (5) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
Der erforderliche Ausgleich dieser Verluste wird im aktualisierten LBP vom 30.03.2011 geregelt.
- Zu (6) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
Mit Vorlage des aktualisierten LBP vom 30.03.2011 erfolgte eine Anpassung an das aktuelle Naturschutzrecht auf Bundesebene (BNatSchG 2010) auf dessen Ergebnisse an dieser Stelle verwiesen wird. In Abstimmung mit der BSU erfolgte eine entsprechende Bilanzierung und eine Kompensation bzw. ein Ersatz.
Unter der Voraussetzung der Realisierung der in der Artenschutz Betrachtung (Antragsunterlage Teil C.2) dargestellten Vermeidungs- und Artenschutzmaßnahmen kann festgestellt werden, dass sich keine artenschutzrechtlich erhebliche Störungen ableiten lassen. Der Erhaltungszustand der Populationen wird sich nicht verschlechtern.
- Zu (7) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
Der Zeitpunkt der Baufeldräumung hängt vom weiteren Verlauf des Planfeststellungsverfahrens ab. Die Vorhabenträgerin ist bestrebt, die Baufeldräumung, insbesondere die Rodung der Gehölzreihe am Bubendeyufer, außerhalb der Vegetationszeit durchzuführen. Vorsorglich wurde mit den Antragsunterlagen die Ausnahme von dem in Rede stehenden Verbotstatbestand beantragt (Teil A.3, Seite 62ff) falls der Baubeginn in den Verbotszeitraum fallen sollte und eine Verschiebung der Baufeldräumung zu einer erheblichen Verzögerung im Bauablauf führen würde.
- Zu (8) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
Wie einleitend zur UVS erläutert, erfolgt die Bewertung des Ist-Zustands schutzgutspezifisch anhand eines 5-stufigen Bewertungssystems. Dabei wird der Wertstufe 5 der höchste Bestandwert zugeordnet. Die Wertstufe 5 entspricht dem Optimalzustand des Schutzgutes (bzw. dem Teil eines Schutzgutes), die Wertstufe 1 entspricht dem Pessimalzustand des Schutzgutes (bzw. dem Teil eines Schutzgutes).
Der zur Bewertung des Ist-Zustandes herangezogene Bewertungsrahmen berücksichtigt den Schutzstatus gemäß den Vorgaben der Roten Liste Hamburgs (Dembinski et al. 2004) sowie die Bedeutung des Untersuchungsgebietes anhand der maßgeblichen Habitatfunktionen. Eine Bewertung des Ist-Zustandes ist dadurch hinreichend möglich.
- Zu (9) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
Es ist richtig, dass nachtaktive Wirbellose auf optische Störreize in Form von künstlichen Lichtquellen reagieren und dass von diesen eine Fallenwirkung ausgeht. Es ist jedoch Tatsache, dass das

Entwurf

Vorhabensgebiet durch künstliche Beleuchtung bereits im Ist-Zustand geprägt ist. Insofern sind Arten, die „sehr empfindlich“ auf künstliche Lichtreize reagieren, nicht im Vorhabensgebiet zu erwarten. Es ist daher nicht davon auszugehen, dass sich der Bestand der vorhandenen Insektenfauna durch vorhabensbedingte zusätzliche Lichtimmissionen deutlich verändern wird.

- Zu (10) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
Es ist selbstverständlich so, dass der Flächenverlust von 5,5 ha aquatischen Lebensraumes auch die Zuckmückenlarven betrifft. Dies wurde in der UVU in Teil B.1, Kap.5.2.2.2.2, S. 42 ff. entsprechend dargestellt und als erheblich negative Auswirkung bewertet. Es ist jedoch nicht so, dass durch den Flächenverlust und die damit verbundene Reduzierung an Zuckmücken ein Nahrungsengpass für Fledermäuse entsteht. Zuckmücken(-larven) stellen neben den Oligochaeten die individuenreichste Artengruppe im Hafengebiet dar (Teil B.1., Kap. 5.2.1.3, S. 25). Die Fähigkeit, selbst im sauerstoffarmen Wasser noch zu überleben, lässt die Art in naturfernen Gewässern vorkommen, die von vielen anderen Arten nicht mehr besiedelt werden können. Aufgrund der Häufigkeit der Zuckmücken im Hafengebiet und des großen Aktionsradius der Fledermäuse wird deren Nahrungsverfügbarkeit (Zuckmücken) wenn überhaupt, nur unwesentlich beeinträchtigt.

d) Schutzgut Pflanzen

- (1) Die Pappeln am Bubendeyufer tragen die größte zusammenhängende Population der Laubholz-Mistel in Hamburg. Der Bestand werde durch Abholzung ausgelöscht. Dies berücksichtige die Planung nicht (32).
- (2) Trockenrasen auf den Elbwiesen dürfe nicht gefährdet werden (71)

Erwiderung:

- Zu (1) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
Das Mistelvorkommen ist im April 2010 untersucht worden. Hierbei sind 13 Individuen im direkt durch die geplanten Baumaßnahmen betroffenen Bereich festgestellt worden, zwei weitere Individuen westlich davon. Somit ist zwar von einem deutlichen Verlust auszugehen, ein Auslöschung des Bestandes ist aber nicht gegeben. Aus den vorgenannten Untersuchungsergebnissen leitet sich keine planungsrelevante Veränderung der Biotopwertigkeit im Bereich des Vorhabens ab.
- Zu (2) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
Eine Gefährdung des genannten Grundstücks "Övelgönne 96" am gegenüberliegenden Elbufer durch die Bauarbeiten kann ausgeschlossen werden, somit auch für die Tier- und Pflanzenwelt des dort vorhandenen "Trockenrasens"

Entwurf

e) Schutzgut Boden

- (1) Verfüllung des Petroleumhafens verursache Verlust von 13 ha subhydrischer Böden und entsprechender Lebensräume (32).
- (2) Mit dem Vorhaben komme es zur Zerstörung von geschützten Biotopen, Verlust der Trockenrasenflächen und der terrestrischen Flora (32).
- (3) Es sei Belastung durch Altlasten aus dem 2. Weltkrieg zu erwarten. (48)

Erwiderung:

Zu (1) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
Der Hinweis wird durch die einleitende Vorhabensbeschreibung im Antragsteil A.1 bestätigt:

„Das Vorhaben am Petroleumhafen beinhaltet die Herstellung einer Kaimauer auf einer Gesamtlänge von etwa 1.050 m, den Abtrag der wasserseitig der geplanten Kailinie gelegenen ca. 7,5 ha großen Landfläche und die Herstellung einer Fläche von etwa 38 ha als zukünftige Terminalfläche inkl. der Verfüllung des Petroleumhafens auf einer Fläche von etwa 13 ha.“

Dieselbe Annahme liegt auch der UVS zugrunde. Der Lebensraumverlust auf dieser Fläche wird im Kapitel 5 der UVS (Schutzgut Tiere) prognostiziert. Für die Artengruppen Zooplankton, Makrozoobenthos und Fische resultieren aus der Verfüllung des Petroleumhafens erhebliche negative Auswirkungen. Eine detaillierte Darstellung ist der UVS (Kapitel 5, Teil B.1 der Antragsunterlagen) zu entnehmen.

In Summe beträgt der Wasserflächenverlust und somit der Verlust subhydrischer Böden etwa 5,5 ha.

Zu (2) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Die Prognose vorhabensbedingter Wirkungen auf das Schutzgut Pflanzen, terrestrische Flora erfolgt in Kapitel 4 der UVS (Antragsunterlage B.1). Im Ergebnis werden erheblich negative Auswirkungen durch die vorhabensbedingte Beseitigung der Vegetation sowie den vollständigen Lebensraumverlust und Einschränkung der natürlichen Vegetationsentwicklung prognostiziert.

„Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass sich aus der Realisierung der Planvariante anlagebedingt im gesamten UG ein vollständiger Verlust der im planerischen Ist-Zustand vorhandenen terrestrischen Flora und ihrer Lebensräume ergibt.“

Betroffen sind davon auch die auf der Brachfläche nördlich des Petroleumhafens gelegenen, gemäß HmbBNatSchAG §14 (zu §30 BNatSchG) besonders geschützten, kleinflächigen Trockenrasenbereiche. Ebenso ist von einem vollständigen Verlust der Gefäßpflanzenarten der Rote-Liste auszugehen. Die Vorhabensauswirkungen der Flächeninanspruchnahme auf das Schutzgut terrestrische Flora werden für das gesamte UG daher als deutlich negativ, langfristig und großräumig eingestuft. Die Auswirkungen sind als erheblich negativ zu werten. Eine detaillierte Darstellung ist der UVS (Kapitel 4, Teil B.1 der Antragsunterlage) zu entnehmen.

Entwurf

Zu (3) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
Für die vom Bodenaushub betroffenen Flächen wurde die Belastungssituation ermittelt (BWS 2007). Aufgrund der hohen Vorbelastung (Bodenkontamination) durch die nahezu 100-jährige Nutzung zur Lagerung von petrochemischen Produkten wurden für die Planung und den Bauablauf Konzepte zur Verminderung von Beeinträchtigungen der Umgebung entwickelt und berücksichtigt. Die bestehende Vorbelastung wird zur Bestandsbeschreibung und Bewertung des Schutzgutes Boden im Rahmen der UVS herangezogen. Mögliche davon ausgehende vorhabensbedingte Wirkungen und Auswirkungen werden in der Auswirkungsprognose berücksichtigt.

f) Schutzgut Wasser

- (1) Es bestehe das Risiko des Eintrags toxischer Stoffe (21 S. 38, 31, 36).
- (2) Mögliche Schadstoffeinträge in die Elbe werden ungenügend betrachtet. (33, 36)
- (3) Es seien Nachteile für den Zustand des Elbwassers zu befürchten, da sich durch Entwässerung die Wassertemperatur erhöhe und der Sauerstoffgehalt zurückgehe, was nachteilige Auswirkungen für Flora und Fauna habe (21 S. 41).
- (4) Es seien alle Wasserverunreinigungen auszuschließen (21 S. 51).
- (5) Die Verfüllung des Petroleumshafens bedeute den Verlust von 13 ha Wasserfläche (32).
- (6) Das Vorhaben widerspreche der Zielsetzung, den Tidenhub der Elbe zu dämpfen und die gestörten Strömungsverhältnisse zu stabilisieren, da es den Verlust von 13 ha Wasserfläche verursache, was den Tidenhub vergrößere (32, 33, 39).
- (7) Es sei mit temporär erheblichen Auswirkungen der Bautätigkeit auf das Grundwasser zu rechnen (91T).
- (8) Die Auswirkungen des Ausbaus des Drehkreises auf das Grundwasser müssten noch dargestellt werden (91T).
- (9) Es wird empfohlen, den Wasserflächen-Verlust von ca. 5,5 ha durch Schaffung von Flachwasserbereichen zu kompensieren (91T).
- (10) Für die kontaminierten Baustellenwässer sei dem durch die BWS GmbH entwickelten Wasserbehandlungskonzept zu folgen. Bei Bedarf seien Abwässer in das öffentliche Schmutzwassersiel abzuführen (91T).
- (11) Durch die beabsichtigte Verfülltechnik (Sandeinspülung) werde es zu einem relevanten Eintrag an Sauerstoff zehrenden Inhaltsstoffen im Bereich des Parkhafens kommen (91T).
- (12) Bei kritischen Sauerstoffkonzentrationen in der Elbe müsse die eingetragene Fracht an Sauerstoff zehrenden Substanzen halbiert werden (91T).
- (13) Eine Vermischung des Spülwassers mit dem Wasser aus der Behandlungsanlage sei auszuschließen (91T).
- (14) Es müsse ein Pfahlgründungsverfahren angewendet werden, das die Verschleppung von Schadstoffen aus dem Auffüllungsbereich

Entwurf

in den oberen Grundwasserleiter verhindert, da Altlastverdachtsflächen betroffen seien (91T).

Erwiderung:

- Zu (1) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
Im Rahmen der Planung des Vorhabens wurde das Gebot der Vermeidung und Verminderung von Beeinträchtigungen der Umwelt beachtet.
Aufgrund der besonderen Belastungssituation des Vorhabensbereiches wurden umfangreiche Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen entwickelt, welche insbesondere darauf abzielen einen Austrag von Schadstoffen in das Wasser der Elbe und in das Grundwasser durch bauliche Maßnahmen und den Bauablauf soweit wie möglich zu vermeiden. Zum bestehenden Risiko von Stoffeinträgen während der Aushubarbeiten im Einflussbereich der Elbe führt die UVS zum Schutzgut Wasser wie folgt aus:
„Durch den Aushub von belasteten Böden im Einflussbereich der Elbe kann es zu Schadstofffreisetzungen und Beeinträchtigungen der Wasserbeschaffenheit des angrenzenden Wasserkörpers kommen. Wie bereits einleitend erwähnt sind im Vorfeld umfangreiche Maßnahmen zur Vermeidung möglicher Stoffausträge vorgesehen, welche in der Planung berücksichtigt werden (s. Kapitel 8.2.1.3). Durch die vorgesehenen Schutzmaßnahmen werden Beeinträchtigungen soweit möglich vermindert. Nach BWS GmbH (2009) können die „...risikobehafteten Arbeiten [...] jeweils auf einen kurzen Zeitraum [...]“ begrenzt werden. Zudem ist eine räumliche Eingrenzung bzw. durch spezielle Vorsorgemaßnahmen (Ölsperren usw.) eine Vermeidung der räumlichen Ausbreitung möglich.
Jedoch sind auch bei konsequenter Umsetzung aller Schutzmaßnahmen Beeinträchtigungen der Wasserqualität durch den Aushub von belasteten Böden im Einflussbereich der Elbe nicht auszuschließen. Diese wirken jedoch zeitlich begrenzt und kleinräumig. Langfristig ist durch die Beseitigung der Schadstoffquellen vor der geplanten Kailinie jedoch von einer deutlichen Verbesserung auszugehen, da durch die Entfernung der Kontaminationen weitere Schadstoffausträge aus diesen Bereichen vermieden werden (vgl. hierzu Prognose der anlagebedingten Auswirkungen).“
Zusammenfassend ist festzustellen, dass die baubedingten Auswirkungen als gering negativ, kurz- bis mittelfristig und mittlräumig zu bewerten sind. Erhebliche negative Auswirkungen sind ausgeschlossen.
- Zu (2) Die Einwendung ist unzutreffend.
Die Möglichkeit von Schadstoffeinträgen in die Elbe wird in Teil B.2.3 der Unterlagen "Fachbeitrag Wasser und Boden" und in der UVS (Kapitel 8.2.1.2) ausführlich dargestellt. So werden mögliche Schadstoffeinträge in die Elbe im Fachbeitrag Wasser und Boden in Kapitel 6.3.1.1 S. 37 ff umfänglich behandelt. Darüber hinaus werden auch Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung

Entwurf

- möglicher Schadstoffeinträge in die Elbe dargestellt. Hierzu gehört auch die Detailerkundung der schadstoffbelasteten Böden im Abtragsbereich und die möglichst vorlaufende Entnahme und Entsorgung von identifizierten stark belasteten Bodenbereichen (Teil B.2.3 Kap. 5 S. 29).
- Zu (3) Die Einwendung ist nicht zutreffend.
Einleitungsbedingungen des Betreibers der Flächen sind nicht Regelungsbestand dieses Verfahrens.
- Zu (4) Die Einwendung ist unbegründet.
Bezüglich der Auswirkungen durch die anfallenden Baustellenwasser sowie durch die Entnahme und Wiedereinleitung von Spülwassern im Rahmen der Verfüllung des Petroleumhafens sind keine dauerhaft nachteiligen Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser, Teil Oberflächenwasser zu erwarten. Durch die vorgesehene Wasseraufbereitung nach dem Stand der Technik ist die Einhaltung geforderter Qualitätskomponenten gewährleistet.
- Zu (5) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
Der Hinweis wird durch die einleitende Vorhabensbeschreibung im Antragsteil A.1 bestätigt:
„Das Vorhaben am Petroleumhafen beinhaltet die Herstellung einer Kaimauer auf einer Gesamtlänge von etwa 1.050 m, den Abtrag der wasserseitig der geplanten Kailinie gelegenen ca. 7,5 ha großen Landfläche und die Herstellung einer Fläche von etwa 38 ha als zukünftige Terminalfläche inkl. der Verfüllung des Petroleumhafens auf einer Fläche von etwa 13 ha.“
In Summe beträgt der Wasserflächenverlust etwa 5,5 ha.
- Zu (6) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
Das von Einwendern angesprochene „Strombau- und Sedimentmanagementkonzept für die Tideelbe“ der Hamburg Port Authority und der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes zielt darauf ab, durch verschiedene Maßnahmen (z.B. Strombau, Optimierung der Bewirtschaftung des Sedimenthaushaltes) eine Reduzierung der Unterhaltungsbaggermengen in der Tideelbe und insbesondere im Hamburger Hafen zu bewirken. In diesem Zusammenhang wird mittel- bis langfristig auch eine deutliche Reduzierung des Tidehubs angestrebt. Vor dem Hintergrund, dass die prognostizierten vorhabensbedingten Tidehubänderungen der Westerweiterung in der Natur nicht mess- und beobachtbar sein werden, ist eine Vereinbarkeit mit den Zielen des Tideelbekonzepts durchaus gegeben.
- Zu (7) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
Vorhabensbedingte Wirkungen auf das Schutzgut Wasser (Teilschutzgut Grundwasser) werden in Kapitel 8.2.2.2.1 sowie Kapitel 8.2.2.2.2. der UVS (Unterlage B.1) dargestellt. Grundlage der Ausführungen ist der Fachbeitrag zu Wasser und Boden (BWS GmbH 2009).
Die Prognose vorhabensbedingter Auswirkungen thematisiert die Möglichkeit von Schadstoffeinträgen durch bzw. während des Bodenaushubs. Unter Berücksichtigung der Dauer der Wirkung, der lokalen Begrenzung auf die jeweilige Aushubfläche sowie der

Entwurf

vorgesehenen Schutzmaßnahmen, welche die möglichen Grundwasserbelastungen wesentlich mindern, werden im Ergebnis unerhebliche negative Auswirkungen prognostiziert. Langfristig gesehen ist von einer deutlichen Verbesserung der Belastungssituation für das Grundwasser auszugehen. Eine Betrachtung von Vorhabenswirkungen, welche über die Bauphase hinausgehen (u.a. Vorhabenswirkung „Eintrag von Schadstoffen in das Wasser (Grundwasser)“ durch die Verfüllung des Petroleumhafens) sind unter den anlagebedingten Auswirkungen (s. Kapitel 8.2.2.2.2.) dargestellt.

- Zu (8) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
Es besteht bereits heute ein guter hydraulischer Kontakt zwischen Elbe und Grundwasser mit geringen Austauschmengen. Durch den Ausbau des Drehkreises sind keine Auswirkungen auf das Grundwasser zu erwarten, da keine vorhabensbedingten Veränderungen des hydraulischen Kontaktes zwischen Elbe und Grundwasser vorhanden sind.
- Zu (9) Die Empfehlung wird zur Kenntnis genommen.
Die Abstimmung, wie und in welchem Umfang der Wasserflächenverlust kompensiert werden soll, erfolgte mit der BSU und berücksichtigt die geltende Rechtslage. Die gesetzlich vorgesehene Einmalzahlung zugunsten der Stiftung Lebensraum Elbe wird von der Vorhabenträgerin ggf. geleistet werden. Die Möglichkeit hierzu folgt aus § 6 Abs. 3 HmbBNatSchAG. Dieser sieht vor, dass Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nur im Hafennutzungsgebiet durchzuführen sind und – falls nicht möglich – an deren Stelle eine Ersatzzahlung tritt. Die Voraussetzungen dieser Bestimmung sind erfüllt. Die Vorhabenträgerin hat eine auf den gesamten Hafen bezogene Prüfung durchgeführt und ist dabei zu dem Ergebnis gekommen, dass entsprechende Flächen zur Kompensation nicht verfügbar sind. Dies ist im LBP ausführlich dargestellt. Auch der Erörterungstermin hat insofern zu keiner anderen Einschätzung seitens der Vorhabenträgerin geführt. § 6 Abs. 3 HmbBNatSchAG verstößt dabei auch nicht gegen Bundesrecht und ist von der Vorhabenträgerin und ggf. auch von der Planfeststellungsbehörde und jeder anderen hamburgischen Landesbehörde anzuwenden. Bei § 6 Abs. 3 HmbBNatSchAG handelt es sich um geltendes hamburgisches Landesrecht. Als Landesbehörden sind sowohl die HPA als Vorhabenträgerin als auch die Planfeststellungsbehörde gehalten, dieses anzuwenden. Als Behörde können sie sich nicht über die Entscheidung des Landesgesetzgebers, die Norm mit ihrem konkreten Inhalt zu erlassen, hinwegsetzen. Eine Normverwerfungskompetenz steht weder der Vorhabenträgerin noch der Planfeststellungsbehörde zu.
Insofern ist auch der auf Basis der gesetzlichen Festlegungen errechnete Betrag für eine Ersatzzahlung auf Basis von 7,50 EUR/m² nicht zu beanstanden. Auch über diese Berechnungsgrundlage kann sich die Vorhabenträgerin – schon aus haushaltsrechtlichen Gründen – nicht hinwegsetzen. Die beantragte Ausgleichszahlung ist daher nicht zu beanstanden.

Entwurf

- Zu (10) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
HPA beabsichtigt, die kontaminierten Baustellenwässer wie beantragt zu behandeln.
- Zu (11) Siehe zu (10)
- Zu (12) Siehe zu (10)
- Zu (13) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
Der geforderte Ausschluss einer Vermischung des Spülwassers mit dem Wasser aus der Behandlungsanlage wird in dem vorliegenden "Antrag auf wasserrechtliche Erlaubnis nach § 7 WHG" (Planfeststellungsunterlage Teil F) Kapitel 9.2.3, S. 25 unten bereits so beantragt: "Beim Ablauf in die Elbe erfolgt keine Vermischung des Spülwassers mit dem Wasser aus der Behandlungsanlage für die Bauwässer."
- Zu (14) Der Einwand wird zur Kenntnis genommen.
Bereits vor Einbringen der Pfahlgründungen erfolgt in den betreffenden Bereichen durch ein Austausch der Auffüllböden und die gezielte Entnahme von Hot-Spots eine deutliche Reduzierung vorhandener Schadstoffbelastungen, so dass eine mögliche Verschleppung von ggf. dort vorhandenen Schadstoffen in den oberen Grundwasserleiter deutlich vermindert wird.

g) Schutzgut Luft

- (1) Es seien unzumutbare Luftbelastungen zu erwarten (87 u.a.).
- (2) Mit der Inbetriebnahme der Westerweiterung EUROGATE werde es zu erheblichen schadstoffreichen Luftveränderungen kommen, die sich auf Wohngebiete auswirken. Diese würden durch Schiffsverkehr und Betrieb der Schiffsmaschinen und Kessel während der Liegezeit. Abgabe von NO_x, SO₂ CO₂ HC und Feinstaub (PM) sowie Benzol eintreten (21 S. 31, 46).
- (3) Es fehlten Messstellen in unmittelbarer Nähe. Es müsse eine Messstelle an einem geeigneten Standort/ am nördlichen Elbufer eingerichtet werden (21 S. 32 u. S. 49, 14, 31, 36), sowie auf dem Spielplatz Ecke Bernadottestr. / Trenknerweg neben der Grundschule (48, 73).
Dieser Aspekt wurde auch im Zuge der Erörterung von Einwendern thematisiert.(Niederschrift S. 26)
- (4) Die Immissionen und Abgase seien zu messen und bei Gesundheitsgefährdung entsprechend der Feinstaubverordnung eine Abschaltung der Motoren festzulegen (22, 23, 24, 25, 26).
Der erste Aspekt wurde auch im Zuge der Erörterung von Einwendern thematisiert.(Niederschrift S. 26)
- (5) Die Messstelle Sternschanze ist zu weit entfernt und liegt abseits der Haupt-Windrichtung (14).
- (6) Es seien Luftverunreinigungen und Ruß im Bereich der anliegenden Wohngrundstücke zu erwarten (19, 21/7, 31, 34, 35, 46).
- (7) Es sei mit vermehrter Freisetzung von CO₂, SO₂, SO₄, NO_xCH_x und Benzoldämpfe zu rechnen (31, 46).
- (8) Die Auslastung der Hilfskessel werde mit nur 10 % angesetzt, zutreffend seien 30 % (21 S. 32).

Entwurf

- (9) Erfassung der Hintergrund-Vorbelastung mit dem repräsentativen Jahr 2001 sei überholt, da älter als 2 Jahre (21 S. 32 f, 36).
- (10) Erhebliche Geruchsbelastungen seien zu erwarten und würden nicht untersucht und dargestellt (21 S. 33 f.).
- (11) Es wird auf das Luftschadstoffgutachten des Ingenieurbüros Lohmeyer GmbH & Co KG aus dem Jahre 2006 verwiesen, das bezüglich der Errichtung des Kreuzfahrtterminals HafenCity erstellt wurde und das grundsätzliche Überlegungen bezüglich Schadstoffen durch Schiffsverkehr enthalte (14).
- (12) Der Betrieb von Schiffen während der Liegezeit sei zur Vermeidung von Luftschadstoffen zu untersagen. Nur Schiffe mit Landanschluss dürften abgefertigt werden. (21 S. 50)
- (13) Geruchsbelastungen müssten ausgeschlossen werden (21 S. 50).
- (14) Es seien Geruchsbelästigung zu erwarten (13).
- (15) Für die in der Betriebsphase zu befürchtenden gesundheitsgefährdenden und schädlichen Luftveränderungen wird ausdrücklich Bezug genommen auf die beigefügten Ausführungen der Darstellung "Luftschadstoffe aus der Schifffahrt" des Förderkreises "rettet die Elbe" sowie den Bericht "Landstromversorgung im Hafen - Potenziale und Handlungsmöglichkeiten" der AKN Aktionskonferenz Nordsee und auf die Machbarkeitsstudie "Landstromversorgung von Kreuzfahrtschiffen und die Darstellung in "Der Spiegel" "Klimaschutz - Schmutzige Schiffe" und die Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft Hamburg. (36)
- (16) Die Anwohner seien den Schadstoffimmissionen schutzlos ausgesetzt. (36)
- (17) Die schwerölbetriebenen Schiffsmotoren verursachten besonders während der Liegezeit schädliche Abgase. (71)
- (18) Das Gutachten zur Luftverunreinigung sei unvollständig und fehlerhaft. Es fehlten aussagefähige Luftmessungen (76).

Erwiderung:

- Zu (1) Der Einwand ist fachlich unbegründet.
Im Rahmen einer Luftschadstoffuntersuchung wurden die Luftschadstoffimmissionen durch den Betrieb der Westerweiterung des CTH im Bereich der umliegenden schützenswerten Nutzungen prognostiziert und die Veränderungen gegenüber dem derzeitigen Zustand geprüft. Es ergibt sich, dass für alle relevanten Luftschadstoffe die Grenzwerte der 22. BImSchV/ 39. BImSchV und der TA Luft zum Schutz des Menschen an allen maßgeblichen Immissionsorten im Prognose-Planfall eingehalten werden. Eine beurteilungsrelevante Verschlechterung der vorhandenen Situation ist nicht zu erwarten. Mit der Einhaltung der Grenzwerte wird den Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse entsprochen.
- Zu (2) Der Einwand ist fachlich unbegründet.
Im Rahmen einer Luftschadstoffuntersuchung wurden die Luftschadstoffimmissionen durch den Betrieb der Westerweiterung des CTH im Bereich der umliegenden schützenswerten Nutzungen prognostiziert und die Veränderungen gegenüber dem

Entwurf

derzeitigen Zustand geprüft. Dabei wurden alle relevanten Quellen und Schadstoffkomponenten (SO₂, NO_x, Benzol und Feinstaub) einbezogen. Es ergibt sich, dass für alle relevanten Luftschadstoffe die Grenzwerte der 22. BImSchV/ 39. BImSchV und der TA Luft zum Schutz des Menschen an allen maßgeblichen Immissionsorten im Prognose-Planfall eingehalten werden, insbesondere auch für Benzol. Eine beurteilungsrelevante Verschlechterung der vorhandenen Situation ist nicht zu erwarten. Mit der Einhaltung der Grenzwerte wird den Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse entsprochen. Der Hinweis des Einwenders 21 auf den Kurortstatus von Travemünde ist sachlich unbegründet, da im vorliegenden Fall kein Kurort betroffen ist.

Zu (3) Der Einwand ist fachlich unbegründet.

Die Auswahl der Station Sternschanze erfolgte in Abstimmung mit dem Institut für Hygiene und Umwelt/Luftuntersuchungen der Behörde für Soziales, Familie, Gesundheit und Verbraucherschutz der Freien und Hansestadt Hamburg, die für die Luftüberwachung in Hamburg zuständig ist und die Immissionssituation aus fachlicher Sicht einschätzen kann. Mit den Daten der innerstädtischen Station Sternschanze ist nach Einschätzung der Behörde eine Überschätzung der Vorbelastung am nördlichen Elbufer, Bereich Othmarschen zu erwarten. Dies gilt insbesondere für die Feinstaub(PM₁₀)-Immissionen, da an der Messstation Sternschanze streng lokale Gegebenheiten vorliegen. Am nördlichen Elbufer sowie in Finkenwerder sind somit tatsächlich geringere Hintergrundbelastungen zu erwarten. Die zu beurteilende Gesamtbelastung setzt sich aus der Hintergrundbelastung und der durch den Hafenbetrieb am CTH verursachten Zusatzbelastung zusammen. Die Gesamtbelastung muss die Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV einhalten. Unter Berücksichtigung einer höheren Hintergrundbelastung (Station Sternschanze) erfolgt somit eine Beurteilung im Sinne der Betroffenen, da sich damit auch eine höhere Gesamtbelastung ergibt

Zu (4) Der Einwand ist fachlich unbegründet.

Mit dem geplanten erweiterten Betrieb des CTH sind im Bereich des Nordufers der Elbe nur geringe Zunahmen der Luftschadstoffimmissionen verbunden. Überschreitungen der Grenzwerte der 22. BImSchV/ 39. BImSchV und der TA Luft sind nicht zu erwarten, insbesondere nicht für Feinstaub (PM₁₀). Eine Messung der Immissionen und Abgase ist deshalb nicht erforderlich.

Ähnlich wie die Einrichtung von Dauermessstationen oder Dauermessstellen, auch vor dem Hintergrund des § 29 BImSchG, dient ein Monitoring dazu, bestehende Prognoseunsicherheiten zu beseitigen. Nach der obergerichtlichen und höchstrichterlichen Rechtsprechung ist ein Monitoring daher im Falle wissenschaftlicher Unsicherheiten in der Frage anzuordnen, ob ein Vorhaben schädliche Auswirkungen haben wird bzw. Auswirkungen, hinsichtlich derer die vorgesehen

Entwurf

Kompensationsmaßnahmen sich als zur Kompensation nicht geeignet erweisen, vgl. OVG Koblenz Urteil vom 08.11.2007 – 8 C 11523/06 –, DVBl. 2008, S. 321 f.; BVerwG, Urteil vom 17.01.2007 – 9 A 20/05 –, Buchholz 451.91 Europ. UmweltR Nr. 26.

Entsprechende Prognoseunsicherheiten hinsichtlich der Einhaltung der ggf. anzuordnen Auflagen durch die Vorhabenträgerin bestehen vorliegend jedoch nicht, insbesondere bestehen keine wissenschaftlichen Unsicherheiten, wie die Rechtsprechung sie zur Grundlage der Anordnung eines Monitorings macht. Es bedarf daher keiner Anordnung des mit der Einwendung geforderten Monitorings.

Zu (5) Der Einwand ist fachlich unbegründet.

Bei der Auswahl der Hintergrundmessstation ist eine Station zu wählen, die für das gesamte betreffende Gebiet repräsentativ ist. Im vorliegenden Fall ist nach fachbehördlicher und unserer Einschätzung mit den Daten der innerstädtischen Station Sternschanze eine Überschätzung der Vorbelastung am nördlichen Elbufer, Bereich Othmarschen zu erwarten, insbesondere aufgrund der guten Durchlüftungssituation im Bereich der Elbe. Diese Auffassung wird auch von dem Institut für Hygiene und Umwelt/Luftuntersuchungen der Behörde für Soziales, Familie, Gesundheit und Verbraucherschutz der Freien und Hansestadt Hamburg geteilt. Bei der Bewertung der Luftschadstoffausbreitung ist von der Quelle zum Immissionsort auszugehen. Die Hauptwindrichtung ist durch Winde aus südwestlichen Richtungen gegeben. Vom CTH aus gesehen befindet sich die Station Sternschanze in nordöstlicher Richtung, so dass die Hauptwindrichtung vom CTH in Richtung Sternschanze zeigt. Dementsprechend sind auch an der Station Sternschanze Anteile vom Hamburger Hafen zu erwarten.

Zu (6) Der Einwand ist fachlich unbegründet.

Im Rahmen einer Luftschadstoffuntersuchung wurden die Luftschadstoffimmissionen durch den Betrieb der Westerweiterung des CTH im Bereich der umliegenden schützenswerten Nutzungen prognostiziert und die Veränderungen gegenüber dem derzeitigen Zustand geprüft. Dabei wurden alle relevanten Schadstoffkomponenten einbezogen (SO₂, NO_x, Benzol und Feinstaub). Für Ruß sind keine eigenen Grenzwerte mehr in Kraft, dieser ist jedoch in den Staubimmissionen enthalten. Es ergibt sich, dass für alle relevanten Luftschadstoffe die Grenzwerte der 22. BImSchV/ 39. BImSchV und der TA Luft zum Schutz des Menschen an allen maßgeblichen Immissionsorten im Prognose-Planfall eingehalten werden. Eine beurteilungsrelevante Verschlechterung der vorhandenen Situation ist nicht zu erwarten. Mit der Einhaltung der Grenzwerte wird den Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse entsprochen. Ergänzend wurde auch der Staubbiederschlag untersucht. Die Zusatzbelastungen der Staub-Deposition liegen mit unter 0,5 mg/m²d weit unterhalb der Irrelevanzschwelle der TA Luft von 10,5 mg/m²d. Auch für gröbere Staubfraktionen, insbesondere aufgrund der Staubaufwirbelung

Entwurf

durch Kfz-Fahrten und während des Baubetriebs ist zu erwarten, dass diese sich im quellnahen Bereich konzentrieren werden. Im Bereich der maßgebenden Immissionsorte sind daher keine relevanten Zusatzbelastungen zu erwarten.

- Zu (7) Der Einwand ist fachlich unbegründet.
Im Rahmen einer Luftschadstoffuntersuchung wurden die Luftschadstoffimmissionen durch den Betrieb der Westerweiterung des CTH im Bereich der umliegenden schützenswerten Nutzungen prognostiziert und die Veränderungen gegenüber dem derzeitigen Zustand geprüft. Dabei wurden alle maßgeblichen Schadstoffkomponenten einbezogen (SO₂, NO_x, Benzol und Feinstaub), weitere Schadstoffkomponenten sind nicht beurteilungsrelevant. Es ergibt sich, dass für alle relevanten Luftschadstoffe die Grenzwerte der 22. BImSchV/ 39. BImSchV und der TA Luft zum Schutz des Menschen an allen maßgeblichen Immissionsorten im Prognose-Planfall eingehalten werden. Eine beurteilungsrelevante Verschlechterung der vorhandenen Situation ist nicht zu erwarten. Mit der Einhaltung der Grenzwerte wird den Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse entsprochen.
- Zu (8) Der Einwand ist fachlich unbegründet.
Für die Auslastung der Hilfskessel schlägt Isensee Werte von 30 % bei der Revierfahrt bzw. 25 % im Hafen vor (Schätzwerte). Aufgrund von Plausibilitätstests zwischen Modellrechnungen und Immissionsmessungen im Rahmen eines Forschungsvorhabens ("Umsetzung der Agenda 21 in den deutschen Seehäfen am Beispiel Lübeck-Travemünde, Modellrechnungen zur Ermittlung der Luftschadstoffbelastungen, Fachbeitrag zum FuE-Vorhaben FKZ 201 96 105 des Umweltbundesamtes, 2004") hat sich ein Ansatz von jeweils 10 % bewährt, der dementsprechend verwendet wurde. Im Übrigen sind die Hilfskessel zur Wärmeerzeugung auch nur für Schiffe mit großem Wärmebedarf, d.h. insbesondere für große Passagierschiffe, und weniger für Containerschiffe von maßgebender Bedeutung. Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass sich die verwendeten Emissionsansätze im Rahmen anderer Immissionsprognosen in Travemünde und Kiel bewährt haben. Im Vergleich mit Immissionsmessungen der Luftüberwachung Schleswig-Holstein (Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume, Nebenstelle Itzehoe) im Umfeld der Häfen von Travemünde und Kiel hat sich gezeigt, dass die berechneten Immissionen mit den Messwerten vergleichbar sind oder die vorhandene Situation eher überschätzen. Es ist daher zu erwarten, dass mit den gewählten Ansätzen auch im vorliegenden Fall die Ergebnisse der Luftschadstoffimmissionsprognose auf der sicheren Seite liegen.
- Zu (9) Der Einwand ist fachlich unbegründet.
Die Luftschadstoffausbreitungsrechnung wurde als eine Zeitreihenberechnung für ein repräsentatives Jahr durchgeführt. Dabei sind meteorologische Daten zu berücksichtigen, die für einen längeren Zeitraum, üblicherweise etwa 10 Jahre, aus meteorologischer Sicht repräsentativ sind. Dies ist für das Jahr

Entwurf

2001 gegeben. Für die bei der Luftschadstoffausbreitungsberechnung zu verwendenden Kenngrößen (Windrichtung, Windgeschwindigkeit und Stabilitätsklassen der Atmosphäre) eines repräsentativen Jahres ist vielmehr zu erwarten, dass sich diese auch über noch längere Zeiträume nicht relevant ändern. Für konkrete Einzeljahre sind dagegen Variationen möglich. Für die Hintergrundbelastungen ist dementsprechend ebenfalls das Jahr 2001 zugrunde zu legen, da für die Vergleichbarkeit von Messdaten und Meteorologie auf den gleichen Zeitraum abzustellen ist. Darüber hinaus entsprechen die gemessenen Luftschadstoffbelastungen des Jahres 2001 an der Station Sternschanze den dort ermittelten langjährigen Mittelwerten (2001 bis 2009), ein Trend zu höheren oder niedrigeren Belastungen ist aus den Messdaten nicht zu erkennen. Die gewählten Eingangsdaten entsprechen somit der aktuell vorhandenen Situation und sind nicht als veraltet anzusehen.

- Zu (10) Der Hinweis ist unzutreffend.
Der TdV erklärt, dass vorhabensbedingt keine relevante Zunahme von Geruchsimmissionen zu erwarten ist. Die Notwendigkeit einer gesonderten Untersuchung war entsprechend nicht angezeigt. Dies wird im Folgenden begründet:
Eine Prognose zu erwartender betriebsbedingter Luftschadstoffimmissionen wurde von Lairm Consult GmbH (2008) vorgelegt. Die dort ermittelte vorhabensbedingte Zunahme der Luftschadstoffbelastungen liegt weit überwiegend im Bereich der Irrelevanz gemäß TA Luft bzw. für einzelne Luftschadstoffe darunter. Gesetzliche Grenz- bzw. Vorsorgewerten (u.a. nach 22. BImSchV, TA Luft) werden z.T. deutlich unterschritten. Dementsprechend ist auch nur mit einer sehr geringen zusätzlichen Ausbreitung von Geruchsstoffen zu rechnen. Die mögliche Wirkung durch Geruchsimmissionen ist unter Berücksichtigung der Lage im Ballungsraum Hamburg, der Lage an der Bundeswasserstraße Elbe sowie der bestehenden hafenauffinen und industriellen Nutzungen zu beurteilen. Vorhabensbedingt entstehen keine neuartigen Gerüche, die eine besondere Auffälligkeit beinhalten bzw. sich von den ortsüblichen Gerüchen unterscheiden. Zudem liegt der Vorhabensbereich in einer hinreichend großen Entfernung von ca. 600 m zur nächstgelegenen Wohnbebauung (hier Nordufer der Elbe).
- Zu (11) Der Einwand ist sachlich unbegründet.
Da die Problematik der Immissionen der Schifffahrt bekannt ist, wurde im Rahmen des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens eine detaillierte Luftschadstoffimmissionsprognose erstellt.
- Zu (12) Der Einwand wird zur Kenntnis genommen.
Im Hamburger Hafen werden Binnenschiffe bereits seit geraumer Zeit mit Landstrom versorgt. Für Seeschiffe fehlen bislang weltweit gültige technische Standards und Normen für z.B. die Land- und Bordnetzspannung, die Land- und Bordnetzfrequenz und die Anschlusssysteme (im Sommer 2011 wurde eine Vornorm allerdings nur für die Steckverbindung erlassen). Zusätzlich

Entwurf

erschweren diverse offene Fragen, wie z.B. ungeklärte Haftungsfragen, betriebliche Belange der Terminals und steuerliche Ungleichheiten innerhalb der EU eine Umsetzung. Die HPA verfolgt die technische und rechtliche Entwicklung und wird bei neuen Planungen, also auch beim beantragten Vorhaben, die Möglichkeiten der Nachrüstung von Landstromanschlüssen nach Maßgabe der jeweils vorliegenden Informationen prüfen und im Rahmen der Möglichkeiten berücksichtigen. Um eine wettbewerbsneutrale Regelung zu ermöglichen, finden Gespräche auf internationaler Ebene und mit verschiedenen europäischen Häfen zur Ausgestaltung von Landstromanschlüssen statt.

- Zu (13) Der Einwand ist sachlich unbegründet.
Eine Prognose zu erwartender betriebsbedingter Luftschadstoffimmissionen wurde von Lairm Consult GmbH (2008) vorgelegt. Die dort ermittelte vorhabensbedingte Zunahme der Luftschadstoffbelastungen liegt weit überwiegend im Bereich der Irrelevanz gemäß TA Luft bzw. für einzelne Luftschadstoffe darunter. Gesetzliche Grenz- bzw. Vorsorgewerten (u.a. nach 22. BImSchV, TA Luft) werden z.T. deutlich unterschritten. Dementsprechend ist auch nur mit einer sehr geringen zusätzlichen Ausbreitung von Geruchsstoffen zu rechnen. Die mögliche Wirkung durch Geruchsimmissionen ist unter Berücksichtigung der Lage im Ballungsraum Hamburg, der Lage an der Bundeswasserstraße Elbe sowie der bestehenden hafenauffinen und industriellen Nutzungen zu beurteilen. Vorhabensbedingt entstehen keine neuartigen Gerüche, die eine besondere Auffälligkeit beinhalten bzw. sich von den ortsüblichen Gerüchen unterscheiden. Zudem liegt der Vorhabensbereich in einer hinreichend großen Entfernung von ca. 600 m zur nächstgelegenen Wohnbebauung (hier Nordufer der Elbe).
- Zu (14) Der Hinweis ist unzutreffend.
Der TdV erklärt, dass vorhabensbedingt keine relevante Zunahme von Geruchsimmissionen zu erwarten ist. Die Notwendigkeit einer gesonderten Untersuchung war entsprechend nicht angezeigt. Dies wird im Folgenden begründet: Eine Prognose zu erwartender betriebsbedingter Luftschadstoffimmissionen wurde von Lairm Consult GmbH (2008) vorgelegt. Die dort ermittelte vorhabensbedingte Zunahme der Luftschadstoffbelastungen liegt weit überwiegend im Bereich der Irrelevanz gemäß TA Luft bzw. für einzelne Luftschadstoffe darunter. Gesetzliche Grenz- bzw. Vorsorgewerten (u.a. nach 22. BImSchV, TA Luft) werden z.T. deutlich unterschritten. Dementsprechend ist auch nur mit einer sehr geringen zusätzlichen Ausbreitung von Geruchsstoffen zu rechnen. Die mögliche Wirkung durch Geruchsimmissionen ist unter Berücksichtigung der Lage im Ballungsraum Hamburg, der Lage an der Bundeswasserstraße Elbe sowie der bestehenden hafenauffinen und industriellen Nutzungen zu beurteilen. Vorhabensbedingt entstehen keine neuartigen Gerüche, die eine besondere Auffälligkeit beinhalten bzw. sich von den ortsüblichen Gerüchen unterscheiden. Zudem liegt der Vorhabensbereich in

Entwurf

- einer hinreichend großen Entfernung von ca. 600 m zur nächstgelegenen Wohnbebauung (hier Nordufer der Elbe).
- Zu (15) Der Einwand wird zur Kenntnis genommen.
- Im Hamburger Hafen werden Binnenschiffe bereits seit geraumer Zeit mit Landstrom versorgt. Für Seeschiffe fehlen bislang weltweit gültige technische Standards und Normen für z.B. die Land- und Bordnetzspannung, die Land- und Bordnetzfrequenz und die Anschlusssysteme (im Sommer 2011 wurde eine Vornorm allerdings nur für die Steckverbindung erlassen). Zusätzlich erschweren diverse offene Fragen, wie z.B. ungeklärte Haftungsfragen, betriebliche Belange der Terminals und steuerliche Ungleichheiten innerhalb der EU eine Umsetzung. Die HPA verfolgt die technische und rechtliche Entwicklung und wird bei neuen Planungen, also auch beim beantragten Vorhaben, die Möglichkeiten der Nachrüstung von Landstromanschlüssen nach Maßgabe der jeweils vorliegenden Informationen prüfen und im Rahmen der Möglichkeiten berücksichtigen. Um eine wettbewerbsneutrale Regelung zu ermöglichen, finden Gespräche auf internationaler Ebene und mit verschiedenen europäischen Häfen zur Ausgestaltung von Landstromanschlüssen statt. Bezüglich der vom Einwander genannten Textstellen lässt sich folgendes anmerken:
- Der AKN hat in seiner Studie die Potentiale anhand der Bremischen Häfen geprüft und unter den gegebenen Randbedingungen lediglich Vorschläge für die Errichtung von Landstromanschlüssen für ganz bestimmte Liegeplätze gemacht und für Bremerhaven kein Handlungsbedarf gesehen. Im Übrigen ist die Studie hinsichtlich des technischen und rechtlichen Sachstandes nicht mehr aktuell. Gleiches gilt für Abschätzungen hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit. Aus der Studie können also nur generelle Aussagen zu Potentialen und Handlungsmöglichkeiten abgeleitet werden, die für eine notwendige Einzelbetrachtung nicht detailliert genug sind.
- Die Machbarkeitsstudie war der Anstoß zur Gründung einer Arbeitsgruppe, in der neben den städtischen Behörden auch alle relevanten Betroffenen vertreten waren. Bei den bisherigen Ergebnissen dieser übergreifenden Arbeitsgruppe wurde deutlich, dass Landstrom unter ganz bestimmten Bedingungen technisch und wirtschaftlich umsetzbar ist, dass aber eine Vielzahl an weiteren Möglichkeiten ebenfalls betrachtet werden sollte. Eine dieser Möglichkeiten wurde von der EU in den Regelungen zur Brennstoffqualität am Liegeplatz aufgegriffen.
- Der Artikel in der Spiegel-Ausgabe 07/2007 greift Ergebnisse einer Studie zum Kreuzfahrtterminal auf. Die Annahmen in dieser Studie sind mit der geplanten Erweiterung des Terminals nicht vergleichbar, da sich diese auf Kreuzfahrtschiffe mit wesentlich größerem Energiebedarf (und damit mehr Emissionen) beziehen. Messungen seitens der Umweltbehörde am Kreuzfahrtterminal haben bisher keine Überschreitung der Grenzwerte feststellen können. Auch sind die Randbedingungen, die in die Berechnung der Schiffsemissionen eingingen, nicht mehr zutreffend, da in der

Entwurf

Zwischenzeit die deutlich verschärften Regelungen der IMO zu SECA und die Vorgaben aus der EU-Schwefelrichtlinie in Kraft getreten sind.

- Zu (16) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
Die geltenden gesetzlichen Bestimmungen (TA Luft) werden eingehalten.
- Zu (17) Der Einwand ist fachlich unbegründet.
Im Rahmen einer Luftschadstoffuntersuchung wurden die Luftschadstoffimmissionen durch den Betrieb der Westerweiterung des CTH im Bereich der umliegenden schützenswerten Nutzungen prognostiziert und die Veränderungen gegenüber dem derzeitigen Zustand geprüft. Dabei wurden für den Betrieb der Schiffsaggregate zur sicheren Seite die derzeit maximal zulässigen Schwefelgehalte der Treibstoffe zugrunde gelegt (derzeit maximal 1,5% für die Nordsee (SO_x-Überwachungsgebiet, ab 1. Juli 2010 Absenkung auf 1,0% bzw. ab 1. Januar 2015 auf 0,1%) und maximal 0,1% während der Liegezeiten im Hafen). Es ergibt sich, dass für alle relevanten Luftschadstoffe die Grenzwerte der 22. BImSchV/ 39. BImSchV und der TA Luft zum Schutz des Menschen an allen maßgeblichen Immissionsorten im Prognose-Planfall eingehalten werden, insbesondere auch für Schwefeldioxid. Eine beurteilungsrelevante Verschlechterung der vorhandenen Situation ist nicht zu erwarten. Mit der Einhaltung der Grenzwerte wird den Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse entsprochen.
- Zu (18) Der Einwand ist fachlich unbegründet.
Es liegen geeignete Messdaten der Luftüberwachung Hamburg vor (Station Sternschanze), um die vorhandene Situation im Untersuchungsgebiet einschätzen zu können. Die Auswahl der Station Sternschanze erfolgte in Abstimmung mit dem Institut für Hygiene und Umwelt/Luftuntersuchungen der Behörde für Soziales, Familie, Gesundheit und Verbraucherschutz der Freien und Hansestadt Hamburg, die für die Luftüberwachung in Hamburg zuständig ist und die Immissionssituation aus fachlicher Sicht einschätzen kann. Mit den Daten der innerstädtischen Station Sternschanze ist nach Einschätzung der Behörde eine Überschätzung der Vorbelastung am nördlichen Elbufer, Bereich Othmarschen zu erwarten.
- h) Schutzgüter Klima, Landschaft und Kulturgüter**
- (1) Die Landschaft des ursprünglichen Fischerdorfes Oevelgönne werde durch die geplanten Anlagen massiv beeinträchtigt. Insgesamt erfolge eine rücksichtslose Beeinträchtigung des Wohngebietes Oevelgönne und Umgebung (21 S. 39; 17, 31, 34, 35, 36, 45, 74).
 - (2) Das Naherholungsgebiet Oevelgönne/ Elbchaussee werde vernichtet (47, 75 u.a.).
 - (3) Das Vorhaben widerspreche den Zielsetzungen des Landschaftsprogramms Hamburg (17).

Entwurf

- (4) Das Vorhaben widerspreche den Entwicklungszielen des LAPRO, da die bereits stark eingeschränkte Funktion der Elbufer-Achse im Biotopverbundsystem unterbrochen werde (32).
- (5) Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Landschaftsbild sind deutlich größer als im LBP angegeben. Insbesondere die landschaftsbildprägende doppelte Pappelreihe müsse daher in die Ausgleichsbilanz angemessen aufgenommen werden. (33, 36)
- (6) Die Rodung der Baumreihe am Bubendey-Ufer stelle einen schwerwiegenden, das Landschaftsbild zerstörenden Eingriff dar. (21 S. 23, 36)
- (7) Durch eine Verschiebung des Radarturms um 30 m nach Osten kann der Eingriff in Natur und Landschaft erheblich vermindert werden. Für Anwohner und Erholungssuchende am Elbufer vorteilhaft, da der Turm so weniger sichtbar wäre. (44T)
- (8) Das Stadtbild wird durch Aufhellung beeinträchtigt. Im Rahmen der technischen Möglichkeit sollten Helligkeit und Streuwirkung der Beleuchtungseinrichtungen reduziert werden, um die Abstrahlung von diffusem Licht in den Nachthimmel zu vermindern. (91T)
- (9) Das Landschaftsbild wird sich, anders als dargestellt, erheblich ändern. Erholungssuchende und Anwohner auf der gegenüberliegenden Strandseite der Elbe werden einen weiteren Blick auf Industrie und Hafen erleben, der sich vom Entwicklungsziel und Landschaftsprogramm sehr unterscheidet. (91T)
- (10) Der Bereich zwischen Terminalgelände und Fähranleger Bubendey-Ufer sowie der Uferabschnitt zwischen Terminalgelände und dem Seemannshöft sollten eingegrünt werden. (91T)
- (11) Im Zuge des Erörterungstermins wurde vorgebracht, die Betrachtungsweise bzw. die Abgrenzung des Untersuchungsgebietes zum Schutzgut Landschaft in der UVS sei fraglich. Als hafentypisch seien Teilbereiche nur aufgrund der gewählten Größe des Untersuchungsgebietes einzustufen. Die Entnahme der Pappelreihe falle dadurch bedingt nicht ins Gewicht.
- (12) Im Zuge des Erörterungstermins wurde thematisiert, die Beseitigung der Pappelreihe stelle einen negativen Eingriff in das Landschaftsbild dar. Dies sei im Rahmen der UVS entsprechend zu berücksichtigen gewesen.

Erwiderung:

- Zu (1) Der Einwand ist unzutreffend. Gegenstand der Untersuchungen zum Schutzgut Menschen (vgl. UVS, Teil B.1 der Antragsunterlagen) sind mögliche vorhabensbedingte Auswirkungen auf den Menschen, einschließlich der menschlichen Gesundheit (im Wohnumfeld sowie im Bereich wohnortgebundener Erholung). Dabei wurden die Funktionen „Wohnen“ und „Freizeit/ Erholung“ untersucht. Die Vorhabensplanung berücksichtigt die geltenden rechtlichen Bestimmungen zum Immissionsschutz. Der Auswirkungsprognose

Entwurf

zum Schutzgut Menschen im Rahmen der UVS liegen Fachgutachten zugrunde, welche die vorhabensbedingten Luftschall- und Luftschadstoffimmissionen für die nächstgelegene Wohnbebauung prognostizieren (Teil B.2.4, B.2.5, B.2.6, B.2.8 der Antragsunterlagen).

Die Bewertung der vorhabensbedingten Immissionen erfolgt anhand von Immissionswerten bzw. Immissionsgrenz- und -richtwerten, welche aus öffentlich-rechtlichen Vorgaben resultieren (u.a. AVV Baulärm, TA Lärm, 22. BImSchV, TA Luft, Licht-Leitlinie des LAI) und jeweils auf den Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen abstellen. Im Ergebnis der Auswirkungsprognose sind keine vorhabensbedingt erheblich negativen Auswirkungen auf die Funktion der wohnortgebundenen „Freizeit/ Erholung“ festzustellen.

Die optische Wahrnehmbarkeit von bau- und anlagebedingten Merkmalen ist Bestandteil der Auswirkungsprognose der UVS zum Schutzgut Landschaft (vgl. UVS, Teil B.1 der Antragsunterlagen). Wie dort ausgeführt, entfalten die bau- und anlagebedingten Veränderungen eine Wirkung auf den Betrachter. Dabei ist zu berücksichtigen, dass das Landschaftsbild im heutigen Zustand maßgeblich durch die Situation im Ballungszentrum der Stadt Hamburg bzw. im Bereich des Hamburger Hafens mit seinen vorhandenen Nutzungen gekennzeichnet ist. Die vorhabensbedingten Veränderungen führen im Ergebnis der Untersuchung nicht zu einer erheblichen negativen Auswirkung auf das Landschaftsbild.

Zu (2) Siehe zu (1)

Zu (3) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Das Landschaftsprogramm (FHH 1997) führt auf S.3 wie folgt aus: „Das Landschaftsprogramm einschließlich Artenschutzprogramm gilt auch im Geltungsbereich des Hafentwicklungsgesetzes (HafenEG). Die Ziele des Landschaftsprogrammes treten lediglich dort zurück, wo eine Verwirklichung von Hafentwicklungszielen nach Maßgaben des HafenEG dies erforderlich machen.“

Das Vorhaben liegt innerhalb der gemäß der Vorgaben des HafenEG bestimmungsgemäß für eine Hafennutzung vorgesehenen Flächen und dient der Verwirklichung von Hafentwicklungszielen, so dass oben genannte Ausführungen zur Anwendung gelangen. Die Zielsetzungen des Landschaftsprogramms sind im Vorhabensbereich demnach nicht maßgeblich und daher nicht Gegenstand der Umweltuntersuchung.

Zu (4) Siehe zu (3)

Zu (5) Der Einwand wird zur Kenntnis genommen

Mit Vorlage des aktualisierten LBP vom 30.03.2011 erfolgte eine Anpassung an das aktuelle Naturschutzrecht auf Bundesebene (BNatSchG 2010) auf dessen Ergebnisse an dieser Stelle verwiesen wird. Die geplante Beseitigung der Pappelreihe ist vollständig berücksichtigt worden. In Abstimmung mit der BSU erfolgte eine entsprechende Bilanzierung und eine Kompensation bzw. ein Ersatz.

Entwurf

- Zu (6) Der Einwand wird zur Kenntnis genommen
Mit Vorlage des aktualisierten LBP vom 30.03.2011 erfolgte eine Anpassung an das aktuelle Naturschutzrecht auf Bundesebene (BNatSchG 2010) auf dessen Ergebnisse an dieser Stelle verwiesen wird. Die geplante Beseitigung der Pappelreihe ist vollständig berücksichtigt worden. In Abstimmung mit der BSU erfolgte eine entsprechende Bilanzierung und eine Kompensation bzw. ein Ersatz.
- Zu (7) Der Einwand ist fachlich nicht haltbar.
In der Antragsunterlage Teil A.3 (S.55) wurde beschrieben, dass "der Standortnach den nautischen, technischen und betrieblichen Erfordernissen ermittelt und mit dem zuständigen Bezirksamt Altona abgestimmt (wurde)."
Der beantragte Standort stellt schon jetzt eine Kompromisslösung dar. Abweichend vom optimalen Standort weiter westlich wurde in Abstimmung mit dem Bezirksamt Altona eine östlich gelegene Variante gewählt. Jede weitere Verschiebung des Standortes - wie gefordert - nach Osten verringert das Sichtfeld der Anlage und damit den Sicherheitsstandard und muss daher abgelehnt werden. Die Radaranlage würde nicht mehr den in Teil A.3 beschriebenen Anforderungen genügen.
- Zu (8) Die hier in Rede stehende Aufhellung ist hafen- und standortspezifisch und gehört somit zum Stadtbild. Die vorhabensbedingte Aufhellung ist gemessen an der durch den Gesamthafen hervorgerufenen Aufhellung gering.
Die geplanten und im Rahmen des Licht-Gutachtens betrachteten Strahler strahlen kein Licht direkt nach oben ab. Abstrahlungen in den Nachthimmel werden durch diffuse Rückstreuungen von Betriebsgelände und seinen technischen Einrichtungen (einschließlich Schiffsbauten) hervorgerufen. Diese sind wegen der aufgrund der Betriebs- und Arbeitssicherheit erforderlichen Ausleuchtung unvermeidlich.
- Zu (9) Der erste Teil des aggregierten Sachargumentes wird zur Kenntnis genommen und auf die Auswirkungsprognose zum Schutzgut Landschaft im Rahmen der UVS verwiesen (vgl. UVS, Teil B.1 der Antragsunterlagen). Wie dort ausgeführt, entfalten die bau- und anlagebedingten Veränderungen eine Wirkung auf den Betrachter. Dabei ist zu berücksichtigen, dass das Landschaftsbild im heutigen Zustand maßgeblich durch die Situation im Ballungszentrum der Stadt Hamburg bzw. im Bereich des Hamburger Hafens mit seinen vorhandenen Nutzungen gekennzeichnet ist. Die vorhabensbedingten Veränderungen führen nicht zu einer erheblichen negativen Auswirkung auf das Landschaftsbild.
Zum zweiten Teil des aggregierten Sachargumentes mit dem Hinweis auf die Ziele des Landschaftsprogrammes wird wie folgt ausgeführt:
Das Landschaftsprogramm (FHH 1997) führt auf S.3 wie folgt aus: „Das Landschaftsprogramm einschließlich Artenschutzprogramm gilt auch im Geltungsbereich des Hafentwicklungsgesetzes (HafenEG). Die Ziele des Landschaftsprogrammes treten lediglich

Entwurf

dort zurück, wo eine Verwirklichung von Hafentwicklungszielen nach Maßgaben des HafenEG dies erforderlich machen.“

Das Vorhaben liegt innerhalb der gemäß der Vorgaben des HafenEG bestimmungsgemäß für eine Hafennutzung vorgesehenen Flächen und dient der Verwirklichung von Hafentwicklungszielen, so dass oben genannte Ausführungen zur Anwendung gelangen.

Die Zielsetzungen des Landschaftsprogramms sind im Vorhabensbereich demnach nicht maßgeblich und daher nicht Gegenstand der Umweltuntersuchung.

Zu (10) Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Die für den Ausgleich des Eingriffs erforderlichen Maßnahmen sind im aktualisierten LBP vom 30.03.2011 geregelt.

Zu (11) Der Einwand ist unzutreffend.

Die Abgrenzung des Untersuchungsgebietes sowie die Abgrenzung der bewertungsrelevanten Landschaftsbildeinheiten erfolgt unter Berücksichtigung gängiger und anerkannter Methoden (vgl. Beantwortung der aggregierten Stellungnahme 7a14

Zu (12) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Eine Berücksichtigung der vorhabensbedingten Entfernung der Pappelreihe ist im Rahmen der UVS erfolgt. Im Ergebnis der Auswirkungsprognose ist festzustellen, dass „...die durch die Entfernung der Baumreihe hervorgerufene Änderung des Landschaftsbildes eine Wirkung auf den Betrachter in Teilbereichen dieser Sichtachse hat. Unter Berücksichtigung der bereits vorhandenen Hafenkulisse sowie der Situation der Umnutzung eines bereits bestehenden Hafengeländes ist jedoch davon auszugehen, dass die Maßnahme nicht geeignet ist, großräumig auf das Teil-UG zu wirken bzw. den Wert der Teil-UG für das Schutzgut Landschaft dauerhaft negativ zu verändern.“

Die Beantwortung der aggregierten Stellungnahme 7a14 ist zudem zu berücksichtigen.

i) Schutzgut Biologische Vielfalt

- (1) Die Aussagen der UVS bzgl. der Bestandsaufnahme und Bewertung der Lebensraumvielfalt des Schutzgutes Biologische Vielfalt werden als nicht nachvollziehbar eingestuft (21/6, S.7).
- (2) Indirekte Auswirkungen auf die Fischfauna über wahrscheinliche Veränderungen des Makrozoobenthos als wichtige Nahrungsressource wurden nicht betrachtet (hier in Bezug zu Auswirkungen auf die Artenvielfalt im Rahmen der Betrachtungen zum Schutzgut Biologische Vielfalt, 21/6, S.16).
- (3) Die Aussagen der UVS bzgl. der Auswirkungsprognose auf die Ökosystemvielfalt des Schutzgutes Biologische Vielfalt werden als nicht nachvollziehbar und widersprüchlich eingestuft (21/6, S.16).

Erwiderung:

Zu (1) Der Einwand ist unzutreffend.

Eine Betrachtung des Schutzgutes Biologische Vielfalt erfolgt in Kapitel 6 der UVS (Antragsunterlage B.2.1). Unter anderem wird

Entwurf

die Ausprägung des Untersuchungsgebietes (UG) anhand der vorkommenden Biotoptypen beschrieben. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Bewertung der Lebensraumvielfalt nicht der Bewertung der Biotope gleichzusetzen ist. Der Aspekt Lebensraumvielfalt berücksichtigt einen größeren räumlichen Maßstab (vgl. hierzu Beantwortung ASA 6i3).

Festzustellen ist, dass das terrestrische Untersuchungsgebiet eine starke anthropogene Überprägung aufweist, welche weitgehend durch in Teilen brachliegende Industrie- und Verkehrsflächen gekennzeichnet ist. Vorwiegend sind die Vegetationsbestände durch ruderale und halbruderale Krautfluren und wenige Gehölzbestände geprägt. Gleiches gilt für den aquatischen Teil des UG, welcher ebenfalls eine starke Vorbelastung durch künstliche Uferstrukturen und Uferverbau, Gewässerausbau mit entsprechender nutzungsbedingter Gewässertiefe sowie geringer Sedimentvielfalt und hydrodynamischer Heterogenität aufweist. Zum Argument der fehlenden Datenbasis wird wie folgt ausgeführt:

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und es wird auf die bereits bestehenden Beantwortungen gleichlautender Stellungnahmen hinsichtlich der zu untersuchenden Artengruppen verwiesen (6a4, 7e1 bis 7e6).

Zu (2) Der Einwand ist unzutreffend.

Das Schutzgut Biologische Vielfalt berücksichtigt die in Kapitel 5 (Schutzgut Tiere) der UVS (Antragsunterlage B.2.1) prognostizierten vorhabensbedingten Auswirkungen auf die Fischfauna (s. Antragsunterlage B.2.1). In den Kapiteln 5.2.2.2.1 und 5.2.2.2.2 werden die bau- und anlagebedingt zu erwartenden Auswirkungen auf das Makrozoobenthos und die Fische prognostiziert. Dabei wird der aus der Flächeninanspruchnahme resultierende Verlust von Nahrungshabitaten durch den Wegfall des Hafenbeckens (hier Petroleumhafen) sowie der Uferbereiche von Bubendey- und Parkhafenufer berücksichtigt.

Zu (3) Der Einwand ist unzutreffend.

Eine Betrachtung des Schutzgutes Biologische Vielfalt erfolgt in Kapitel 6 der UVS (Antragsunterlage B.2.1). Zur Beurteilung vorhabensbedingter Auswirkungen auf die Biologische Vielfalt werden die durch das Umweltbundesamt (UBA 2003) und die Technische Universität Berlin (TU Berlin 2003) entwickelten Leitfragen zu Grunde gelegt. Unter anderem ist ein möglicher ernsthafter Schaden bzw. der Verlust der Ökosystemvielfalt durch das Vorhaben zu überprüfen.

Der Begriff Ökosystemvielfalt stellt dabei auf die Beschreibung großer Räume ab. Der Bereich, der vom Vorhaben überprägt wird, hat entsprechend kleine Anteile an den betreffenden Ökosystemen (diese gehen weit über die räumlichen Grenzen des UG zum Vorhaben hinaus). Im UG wurden aufgrund starker anthropogener Überprägung überwiegend geringwertige Biotope mit Vorkommen allgemein verbreiteter Pflanzen- und Tierarten festgestellt (geringe bis mittlere Bedeutung). Der vorhabensbedingte Verlust von Anteilen dieser Ökosysteme

Entwurf

(„Lebensraums Untereibe“) führt nicht zu einem ernsthaften Schaden oder Verlust derselben.

Zum Argument der fehlenden Datenbasis wird wie folgt ausgeführt:

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und es wird auf die bereits bestehenden Beantwortungen gleichlautender Stellungnahmen hinsichtlich der zu untersuchenden Artengruppen verwiesen (6a4, 7e1 bis 7e6).

Entwurf

7. Einwendungen zum LBP, FFH und Artenschutz

a) Einwendungen zum LBP

- (1) Ausführungen genüchten nicht den gesetzlichen Anforderungen (21 S. 41). Ein vollständiger LBP fehle vorliegend. Die ausgelegten Unterlagen seien daher unvollständig (21 S. 45).
- (2) Ab März 2010 trete das neue BNatSchG in Kraft, nach dem die bisherigen Privilegierungen für beeinträchtigende Vorhaben im Hafengebiet nicht mehr zulässig und nicht mehr gültig seien. Einzelne Maßnahmen gelten dann als Eingriffe. Der LBP sei zu überarbeiten, alle Beeinträchtigungen zu bewerten und Angaben zur Vermeidung bzw. Kompensation vorzusehen. (44T)
Auch in der Erörterung wurde dieses Thema aufgegriffen.
- (3) Beseitigung der Baumreihe am Ufer sei als erhebliche Beeinträchtigung des Landschaftsbildes einzustufen. Als Ausgleichsmaßnahmen werden folgende Maßnahmen vorgeschlagen: 1. Wiederherstellung des Sandstrandes am nördlichen Elbufer zwischen Ringelnatztreppe und Hindenburgpark; 2. Versetzen des großen Warnschildes (der Schifffahrt vor Wirbelschleppen durch Flugzeuge) (44T).
- (4) Es sei zu beachten, dass am 1. März 2010 das neue BNatSchG in Kraft trete. Der LBP ist vorsorglich so zu überarbeiten, dass er alle zu erwartenden erheblichen Beeinträchtigungen erfasst und bewertet und keine von der Anwendung der Eingriffsregelung freigestellten Anteile des Vorhabens mehr vorsieht (91T).
- (5) Im Hamburger Naturschutzgesetz enthaltene Privilegierung nach § 28 Abs. 3 Ziff. 2 S. 2 HmbNatSchG, wonach die Beseitigung und Umgestaltung von Gewässern oder ihrer Ufer nicht als Eingriff anzusehen ist, verstoße gegen Bundesrecht (21 S. 44, 32, 33).
- (6) Eine Begründung, warum die geplanten Maßnahmen keine Eingriffe sein sollen, fehle (32).
- (7) Die Eingriffe in die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes seien nicht vollständig erfasst und bewertet, da im Rahmen des LBP nur die Eingriffe in Bereiche außerhalb der privilegierten Maßnahmen betrachtet werden. Bilanzierung des LBP daher unvollständig. (32)
- (8) Statt einer Ausgleichsabgabe werden Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen gefordert (32).
- (9) Alle Eingriffe in Natur und Landschaft seien auszugleichen (21 S. 51).
- (10) Einige Eingriffe würden als nicht erheblich eingestuft. In der Summe seien sie aber erheblich, was einbezogen werden müsse (32).
- (11) Bezüglich des geplanten neuen Oberfeuers sei zu berücksichtigen, dass es selbst keine Kaianlage sei und somit nicht privilegierter Anteil des Vorhabens sei (91T).
- (12) Die Betrachtung des Landschaftsbildes im Petroleumhafen-Areal gehe nicht auf die Bedeutung der Gehölzreihe am Ufer ein, die doch landschaftsbildprägend sei. Die Beseitigung sei als erhebliche Beeinträchtigung des Landschaftsbildes einzustufen. (91T)

Entwurf

- Dieser Aspekt wurde auch im Zuge der Erörterung von Einwendern thematisiert.(Niederschrift S. 35/36)
- (13) Bzgl. des Trockenrasens lägen die Voraussetzungen für eine Zulassung nicht vor. Die überwiegenden Gründe des Gemeinwohls seien nicht gegeben. Eine Ausgleichsmaßnahme ist erforderlich (91T).
- (14) Es sei zu klären, ob die Landschafts-Beeinträchtigung durch die geplante Radarstation mit 15facher oder mit 30facher Anlagenhöhe zu bemessen sei (91T).
Dieser Aspekt wurde auch im Zuge der Erörterung von Einwendern thematisiert (Seite 36 der Niederschrift).
- (15) Es werde von einem Landschaftsbild mittlerer Wertigkeit ausgegangen. Die Landschaft am Elbufer Övelgönne solle nach BREUER als „hoch“ eingestuft werden (91T, S. 3).
- (16) Beantragte Ausgleichsabgabe als Ergänzung zur Teilkompensation am Seehafenbahnhof sei zu knapp begründet. Dem könne erst zugestimmt werden, wenn umfassend erfolglose Maßnahmen dokumentiert werden und wenn eine Abwägung die Genehmigungsfähigkeit ergebe (91T).
- (17) Das dargestellte Konzept für Ausgleich und Ersatz sei nicht akzeptabel. Es sehe wenige isolierte Ersatzmaßnahmen vor. Dadurch komme es zu einer weiteren, gravierenden Verschlechterung der Situation der Elbe im Hamburger Stadtgebiet. Eine Kompensation durch eine Ausgleichsabgabe sei nicht hinnehmbar (92).
- (18) Der Talraum der Alten Süderelbe werde als Grundlage eines Kompensationskonzeptes vorgeschlagen (92).
- (19) Es wird auf die Drucksache 19/96/09 der Bezirksversammlung vom 26.03.09 hingewiesen, wonach im Bezirk Mitte stattfindenden Eingriffsmaßnahmen auch im Bereich des Bezirkes ausgeglichen werden müssten (106T).
- (20) Im Zuge des Erörterungstermins wurde vorgebracht, die Betrachtungsweise bzw. die Abgrenzung des Untersuchungsgebietes zum Schutzgut Landschaft in der UVS sei fraglich. Als hafentypisch seien Teilbereiche nur aufgrund der gewählten Größe des Untersuchungsgebietes einzustufen. Die Entnahme der Pappelreihe falle dadurch bedingt nicht ins Gewicht (Seite 36 der Niederschrift).
- (21) Im Zuge des Erörterungstermins wurde thematisiert, die Beseitigung der Pappelreihe stelle einen negativen Eingriff in das Landschaftsbild dar. Dies sei im Rahmen der UVS entsprechend zu berücksichtigen gewesen.
- (22) Der Stiftungszweck der „Stiftung Lebensraum Elbe“ sei dazulegen (Niederschrift S. 38)
- (23) Kompensation sei im Hafen möglich. Genannt wurden hierzu der Veringkanal, der Mittlere Freihafen, der Bereich Köhlbrand sowie der Harburger Binnenhafen (Niederschrift S. 37)
- (24) Eine Ableitung der Eignung der vorgesehenen Maßnahmen für die Kompensation fehle (Niederschrift S. 38, Stellungnahme der BSU/NR zum LBP)

Entwurf

- (25) Es sei nachzuweisen, dass das am Nordufer gelegene Landschaftsschutzgebiet von den Auswirkungen des Vorhabens nicht betroffen werde (Niederschrift S. 40)

Erwiderung:

- Zu (1) Der Einwand wird zur Kenntnis genommen.
Mit Vorlage des LBP vom 30.03.2011 erfolgte eine Anpassung an das aktuelle Naturschutzrecht auf Bundesebene (BNatSchG 2010).
- Zu (2) Die Einwendung wird zur Kenntnis genommen.
Mit Vorlage des LBP vom 30.03.2011 erfolgte hinsichtlich der in der Einwendung angesprochenen Frage eine Anpassung an das aktuelle Naturschutzrecht auf Bundesebene (BNatSchG 2010).
- Zu (3) Der Einwand wird zur Kenntnis genommen.
Mit Vorlage des aktualisierten LBP vom 30.03.2011 erfolgte eine Anpassung an das aktuelle Naturschutzrecht auf Bundesebene (BNatSchG 2010) auf dessen Ergebnisse an dieser Stelle verwiesen wird. Es erfolgte eine entsprechende Bilanzierung und eine Kompensation bzw. ein Ersatz in Abstimmung mit der BSU.
- Zu (4) Die Einwendung wird zur Kenntnis genommen.
Mit Vorlage des LBP vom 30.03.2011 erfolgte hinsichtlich der in der Einwendung angesprochenen Frage eine Anpassung an das aktuelle Naturschutzrecht auf Bundesebene (BNatSchG 2010).
- Zu (5) Die Einwendung wird zur Kenntnis genommen. Das alte HmbNatSchG regelte in § 28 keine Privilegierung sondern den Biotopschutz, gemeint ist wohl § 9.
Mit Vorlage des LBP vom 30.03.2011 erfolgte hinsichtlich der in der Einwendung angesprochenen Frage eine Anpassung an das aktuelle Naturschutzrecht auf Bundesebene (BNatSchG 2010).
- Zu (6) Die Einwendung wird zur Kenntnis genommen, s. Ziff. 7 a 1.
- Zu (7) Siehe zu (3)
- Zu (8) Die Einwendung wird zur Kenntnis genommen, s. Ziff. 7 a 1.
Der LBP vom 30.03.2011 sieht die erforderlichen Ersatzmaßnahmen vor.
- Zu (9) Die Einwendung wird zur Kenntnis genommen, s. Ziff. 7 a 1.
- Zu (10) Der Einwand ist sachlich und fachlich unbegründet.
Betrachtungsgegenstand der Eingriffsregelung sind Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können. „Summationswirkungen“ mit anderen Vorhaben sind in diesem Zusammenhang nicht zu betrachten.
Zudem sind im LBP die Auswirkungen verschiedener Maßnahmen als erhebliche Beeinträchtigung der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts eingestuft und für den gesamten Betrachtungsraum des LBP als solche bilanziert worden. Für die Auswirkungen auf das Landschaftsbild erfolgte eine fachlich begründete Einstufung der Erheblichkeit für die verschiedenen räumlich getrennten Abschnitte. Die Beurteilung,

Entwurf

wie und in welchem Umfang Eingriffe in die Natur kompensiert werden, wird nach geltendem Recht erfolgen. Hierzu erfolgte eine Abstimmung mit der BSU.

- Zu (11) Die Einwendung ist nicht mehr relevant.
Mit Vorlage des LBP vom 30.03.2011 erfolgte eine Anpassung an das aktuelle Naturschutzrecht auf Bundesebene (BNatSchG 2010).
- Zu (12) Der Einwand wird zur Kenntnis genommen.
Mit Vorlage des aktualisierten LBP vom 30.03.2011 erfolgte eine Anpassung an das aktuelle Naturschutzrecht auf Bundesebene (BNatSchG 2010) auf dessen Ergebnisse an dieser Stelle verwiesen wird. In Abstimmung mit der BSU erfolgte eine entsprechende Bilanzierung und eine Kompensation bzw. ein Ersatz. Darin berücksichtigt ist auch die Gehölzreihe am Bubendeyufer.
- Zu (13) Die Einwendung wird zurückgewiesen.
Die Einschränkung bzgl. der überwiegenden Gründe des Gemeinwohls für die Gewährung einer Ausnahme von den Vorschriften des Biotopsschutzes ist mit Inkrafttreten des novellierten Bundes-Naturschutzgesetzes entfallen. § 30 Abs. 3 BNatSchG bestimmt nunmehr, dass von den aus Gründen des Biotopsschutzes normierten Verboten auf Antrag eine Ausnahme zugelassen werden kann, wenn die Beeinträchtigungen ausgeglichen werden können. Die Bezugnahme auf die Gründe des Gemeinwohls ist entfallen, was auch durch § 14 HmbBNatSchAG bestätigt wird.
Unabhängig von diesen Tatsachen, streiten für die Beseitigung sogar überwiegende Gründe des Gemeinwohls i. S. d. § 28 Abs. 4 Nr. 2 HmbNatSchG a.F. bzw. der früheren Fassung des § 30 Abs. 2 BNatSchG. Überwiegende Gründe des Gemeinwohls sind allgemein solche, die zur Wahrnehmung des jeweiligen öffentlichen Interesses vernünftiger Weise geboten sind, vgl. Gellermann, in Landmann/Rohmer, Umweltrecht, 54. Ergänzungslieferung 2008; § 30, zitiert nach Beck-online. Auf den Seiten 6 ff. des Erläuterungsberichts (Teil A.2 der Planfeststellungsunterlage) wird dargelegt, dass die Hafententwicklung und die dafür erforderliche dauernde Bereitstellung für Hafenzwecke nutzbarer Flächen gem. § 1 Abs. 5 Hafententwicklungsgesetz (HafenEG) der Freien und Hansestadt Hamburg als öffentlicher Aufgabe obliegt. Gem. § 1 Abs. 2 HafenEG erfolgt die Hafententwicklung durch Hafenerweiterung und Weiterentwicklung des vorhandenen Hafens mit dem Ziel die Konkurrenzfähigkeit des Hamburger Hafens als internationalem Universalhafen aus wirtschafts- und arbeitsmarktpolitischen Gründen aufrechtzuerhalten, dem Hafen aus strukturpolitischen Gründen ein festes Ladungsaufkommen zu sichern und die aufwendige öffentliche Infrastruktur möglichst wirkungsvoll für Hafenzwecke zu nutzen.
Bei dem geplanten Vorhaben „Projekt Westerweiterung des Eurogate Container Terminal Hamburg (CTH)“ und der damit verbundenen Maßnahmen handelt es sich um eine

Entwurf

Weiterentwicklung des vorhandenen Hafens im Sinne von § 1 Abs. 2 Satz 1 HafenEG. Sie ist Teil des ständigen Prozesses von Umstrukturierungen und des Konzepts zur fortwährenden Modernisierung der Hafeninfrastruktur. Dem steht nicht entgegen, dass bereits ein Nutzer für hierfür feststeht. Wie auf Seite 8 des Erläuterungsberichts dargestellt, ist zu erwarten, dass das Vorhaben auch andere Teile der Hafenwirtschaft stärken wird und zum Entstehen von bis zu ca. 6.850 Arbeitsplätzen in der Hamburger Hafenwirtschafts führen kann. Zudem ist die Herstellung der Suprastruktur der Anlage Sache des Nutzers und wird in einem separaten Verfahren beantragt werden. Der für die Westerweiterung des CTH erforderliche Gewässerausbau ist daher zur Wahrnehmung des öffentlichen Interesses der Hafenentwicklung vernünftiger Weise geboten und mit entsprechendem Gewicht in die Abwägung der Planfeststellungsbehörde einzustellen. Zudem ist unter anderem auch für den Trockenrasen eine Kompensationsmaßnahme vorgesehen (siehe hierzu LBP vom 30.03.2011).

- Zu (14) Der Einwand wird zur Kenntnis genommen. Im Rahmen des LBP werden die vorhabensbedingten „Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen...“ beschrieben und hinsichtlich der Erfüllung der Eingriffsdefinition geprüft. Im Falle des Vorhabens „Westerweiterung des CTH“ ergeben sich erhebliche Beeinträchtigungen durch die Entfernung der Pappelreihe am Bubendeyufer („Entfernung einer vertikalen Struktur“) und durch die Errichtung einer Radarstation („Errichtung einer vertikalen Struktur“) am Nordufer der Elbe. In einem nächsten Schritt ist zur Ermittlung der Kompensationsflächengröße (Bilanzierung im Rahmen der Eingriffsregelung) der hierfür notwendige Raum abzugrenzen. Dies erfolgt unter Berücksichtigung gängiger und anerkannter Methoden. Zur Ermittlung erheblicher Beeinträchtigung durch vertikale Strukturen gemäß Breuer (2001) ist hierfür mindestens die 15fache Anlagenhöhe anzusetzen. Als Grundlage der Bilanzierung für die Entnahme der Gehölze am Bubendey-Ufer kommt ein Bewertungsverfahren der BSU (2006, Hinweise zur Eingriffsregelung: Bewertung linearer Gehölzstrukturen) zur Anwendung. Siehe hierzu auch 7a20.
- Zu (15) Der Einwand ist unzutreffend. Die Original-Einwendung zielt auf die Vergleichbarkeit des vom Gutachter gewählten Bewertungsverfahrens mit dem BREUER-Verfahren ab. Es wird nicht die gutachterliche Einschätzung hinterfragt. Die Skala der Flächenwertigkeit nach BREUER ist fünfstufig (sehr hoch, hoch, mittel, gering, sehr gering). Aus der mittleren Wertigkeit des LBP mit seiner dreistufigen Bewertungsskala (gering, mittel, hoch) leitet sich damit auch nach BREUER eindeutig eine mittlere Wertigkeit ab.
- Zu (16) Der Einwand wird zur Kenntnis genommen.

Entwurf

Mit Vorlage des aktualisierten LBP vom 30.03.2011 erfolgte eine Anpassung an das aktuelle Naturschutzrecht auf Bundesebene (BNatSchG 2010) auf dessen Ergebnisse an dieser Stelle verwiesen wird. In Abstimmung mit der BSU erfolgte eine entsprechende Bilanzierung und eine Kompensation bzw. ein Ersatz. Darin berücksichtigt ist auch die Gehölzreihe am Bubendeyufer.

Zu (17) Siehe zu (16)

Zu (18) Siehe zu (16)

Zu (19) Die Einwendung ist unbegründet.

Die Drucksache der Bezirksversammlung hat in diesem Fall keine rechtliche Relevanz. Der Ort des Ausgleichs richtet sich nur nach fachlichen Gesichtspunkten auf der Grundlage der Naturschutzgesetze.

Zu (20) Der Einwand ist unzutreffend.

Die Abgrenzung des Untersuchungsgebietes sowie die Abgrenzung der bewertungsrelevanten Landschaftsbildeinheiten erfolgt unter Berücksichtigung gängiger und anerkannter Methoden. Nachfolgend wird die Vorgehensweise zur Ermittlung des Untersuchungsgebietes und das begründete Ergebnis der Prognose kurz dargestellt.

Die UVS umfasst die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter gem. § 2 (1) UVPG. Das Untersuchungsgebiet (UG) zum Schutzgut Landschaft umfasst die sog. Wirkzone des Vorhabens. Also den Bereich, in dem das Vorhaben überhaupt eine Veränderung (Auswirkung) des Landschaftsbildes hervorrufen kann. Die Größe des zu betrachtenden Bereiches muss jeweils für den Einzelfall entschieden werden und ist unter anderem abhängig von Anzahl und Art (visuelle Dominanz) des Vorhabensbestandteiles (vgl. auch Breuer 2001). Ausgehend von der methodisch abgeleiteten UG Abgrenzung und zur Vorbereitung der Auswirkungsprognose werden sog. Landschaftsbildeinheiten abgegrenzt, die eine unterschiedliche Qualität der zur Beschreibung des Landschaftsbildes herangezogenen Kriterien aufweisen. Ein Großteil des UG (südöstlicher Teil, Bereiche entlang der Elbe) ist durch die Hafenanlagen, den Hafenbetrieb sowie durch die Ansiedelung weiterer industrieller Nutzungen (z.B. Betriebsgelände Airbus am Mühlenberger Loch) geprägt. Der Gesamteindruck wird maßgeblich durch die für einen Hafenbetrieb typischen Strukturen wie Kaimauern, Kräne usw. bestimmt und ist entsprechend naturfern ausgebildet. In diesen Bereich fällt auch der zu betrachtende Vorhabensbereich, welcher im aktuellen Zustand durch die nahezu 100jährige Nutzung als Lagerfläche petrochemischer Produkte mit Speichertanks sowie Hafenbecken und Kaianlagen geprägt ist. Der direkte Vorhabensbereich liegt zudem in unmittelbarer Nachbarschaft zu bereits bestehenden Terminalanlagen mit den typischen Verladekränen und Betriebsabläufen. Die Gehölzreihe entlang des Bubendeyufers wird in der UVS als prägend für den direkten Vorhabensbereich

Entwurf

dargestellt, ist jedoch aufgrund der dominierenden Hafennutzung nicht als eigenständige Landschaftsbildeinheit abzugrenzen. Auch nach Gassner & Winkelbrandt (2005) besteht das Ziel „...möglichst charakteristische, homogene Raumeinheiten zu bilden, zu typisieren...“

Insofern wird in der Auswirkungsprognose der UVS ausgeführt, dass bau- und anlagebedingte Veränderungen eine Wirkung auf den Betrachter entfalten. Dabei ist zu berücksichtigen, „dass das Landschaftsbild im heutigen Zustand maßgeblich durch die Situation im Ballungszentrum der Stadt Hamburg bzw. im Bereich des Hamburger Hafens mit seinen vorhandenen Nutzungen gekennzeichnet ist. Die vorhabensbedingten Veränderungen führen im Ergebnis der Untersuchung nicht zu einer erheblichen negativen Auswirkung auf das Landschaftsbild.“

Zu (21) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Eine Berücksichtigung der vorhabensbedingten Entfernung der Pappelreihe ist im Rahmen der UVS erfolgt. Im Ergebnis der Auswirkungsprognose ist festzustellen, dass „...die durch die Entfernung der Baumreihe hervorgerufene Änderung des Landschaftsbildes eine Wirkung auf den Betrachter in Teilbereichen dieser Sichtachse hat. Unter Berücksichtigung der bereits vorhandenen Hafenkulisse sowie der Situation der Umnutzung eines bereits bestehenden Hafengeländes ist jedoch davon auszugehen, dass die Maßnahme nicht geeignet ist, großräumig auf das Teil-UG zu wirken bzw. den Wert der Teil-UG für das Schutzgut Landschaft dauerhaft negativ zu verändern.“ Die Beantwortung der aggregierten Stellungnahme 7a20 ist zu berücksichtigen.

Zu (22) Gesetz über die Errichtung der „Stiftung Lebensraum Elbe“ (Lebensraum Elbe - Stiftungsgesetz)

§ 2, Stiftungszweck

Die Stiftung hat den Zweck, zur Verbesserung des ökologischen Zustands der Tideelbe beizutragen. Sie soll dazu insbesondere Flachwasserbereiche schaffen. Darüber hinaus soll sie Nebelnelben und Nebengewässer wieder tideoffen an die Elbe anbinden oder in ihrer ökologischen Struktur aufwerten, Vorlandflächen und Ufer wieder naturnäher gestalten, den ökologischen Wert von Wattflächen erhalten und entwickeln und die Entwicklung einer natürlichen Tidedynamik fördern. Durch Extensivierung oder Nutzungsaufgabe von Flächen und sonstige Maßnahmen sollen die Lebensräume an der Tideelbe für eine vielfältige und Ästuar typische Tier- und Pflanzenwelt erhalten und verbessert werden. Dabei sollen solche Maßnahmen angemessen berücksichtigt werden, die die Umweltsituation im Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg nachhaltig verbessern. Die Stiftung kann zu dem vorgenannten Zweck insbesondere

1. eigene Maßnahmen durchführen
2. Grundstücke erwerben,

Entwurf

3. Maßnahmen Dritter fördern,
 4. im Auftrag Dritter Maßnahmen planen und durchführen, die den Stiftungszweck fördern sowie
 5. Bildungs-, Informations- und Öffentlichkeitsarbeit betreiben.
- Zu (23) Der Einwand ist unzutreffend.
Im LBP zum Projekt Westerweiterung des CTH wird ausführlich begründet, warum Ersatzmaßnahmen für den Verlust der verlorengehenden Wasserfläche (ca. 5,4 ha) im Hafennutzungsgebiet nicht möglich sind.
Im Folgenden wird ergänzend auf die Einwendung im Erörterungstermin eingegangen.
Der Veringkanal liegt in Wilhelmsburg, außerhalb des Hafennutzungsgebietes. Lediglich der Äußere Veringkanal befindet sich innerhalb der Grenzen des Hafennutzungsgebietes. Der Äußere Veringkanal ist planungsbetroffen. Die BSU beabsichtigt, für eine Sanierungsmaßnahme das hintere Ende des Kanals zu verfüllen und an der neu entstehenden Abschlussböschung eine Pflanztasche mit Röhrlicht als Ersatz für die verlorengehende Wasserfläche herzustellen. Für weitere Ersatzmaßnahmen ist hier kein Raum.
Der Mittlere Freihafen ist – wie im LBP bereits dargestellt – ebenfalls planungsbetroffen. Der Bereich um Steinwerder stellt sich als letzte große Erweiterungsfläche im Hamburger Hafen dar, die im Zuge der Innenverdichtung umstrukturiert werden wird. Dieser Bereich wird mittelfristig einer an die aktuellen Bedürfnisse angepassten Neustrukturierung unterworfen werden. Zum gegenwärtigen Planungsstand ist hier grundsätzlich von einem weiteren Verlust an Wasserfläche auszugehen. Für langfristige Kompensationsmaßnahmen ist der mittlere Freihafen ungeeignet. Die Landflächen an den Ufern des Köhlbrands werden sämtlich intensiv genutzt. Insbesondere der Hafenbereich Altenwerder bildet – neben Waltershof – den zweiten für den Hamburger Hafen existenziell unverzichtbaren und zugleich modernsten Standort für den Containerumschlag. Die Neuschaffung von Wasserflächen scheidet hier und im übrigen Köhlbrand somit aus.
Der Harburger Binnenhafen wurde aus dem Hafennutzungsgebiet entlassen und kommt damit als Standort zur Neuschaffung von Wasserflächen nicht in Frage.
- Zu (24) Gem. § 15 Abs. 2 BNatSchG ist eine Beeinträchtigung ausgeglichen, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushaltes in dem betroffenen Naturraum in gleichartiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wieder hergestellt oder neu gestaltet ist.
Ersetzt ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushaltes in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu gestaltet ist.
Der Eingriff durch das Projekt Westerweiterung findet im Naturraum Elbmarsch statt. Die Ersatzmaßnahmen in den Kirchwerder Wiesen liegen ebenfalls im Naturraum Elbmarsch. Betroffen von dem geplanten Eingriff sind vor allem

Entwurf

Ruderalvegetation und eine Pappelreihe. Die Pappelreihe wurde gepflanzt, die Ruderalvegetation stellte sich auf einer aufgespülten Sandfläche von selbst ein. Beide Vegetationstypen sind nicht marschentypisch. Aus diesem Grund macht es wenig Sinn, diese marschenuntypischen Vegetationseinheiten an anderer Stelle in der Elbmarsch wiederherzustellen und auf diese Weise einen Ausgleich herbei zu-führen. Viel mehr macht es Sinn, artenreiche, historische Kulturlandschaften, die viele Jahrhunderte lang das Landschaftsbild der Elbmarsch geprägt haben und heute selten geworden sind, als Ersatzmaßnahme wiederherzustellen. Dies sind die in Kirchwerder geplanten extensiven Feuchtwiesen. Sie sind den Ruderalflächen mehr als gleichwertig.

Für den ebenfalls auszugleichenden Trockenrasen gilt die in § 15 BNatSchG formulierte Vorschrift, im betroffenen Naturraum auszugleichen, nicht. Bei gesetzlich geschützten Biotopen richtet sich der Ausgleich nach § 30 BNatSchG. Danach kann der Ausgleich auch außerhalb des betroffenen Naturraums durchgeführt werden, nämlich in der Neuwulmsdorfer Heide. Hierzu erfolgten auch entsprechende Abstimmungen mit der zuständigen Fachbehörde BSU.

Zu (25) Der Vorhabensträger geht davon aus, dass es keine nachweisbaren Auswirkungen auf das LSG gibt. Das 1962 unter Landschaftsschutz gestellte Gebiet liegt im Abstand von etwa 700 m zum Vorhabensgebiet am Nordufer der Elbe. Durch das Vorhaben nehmen die Luftschadstoffe Schwefeldioxid, Stickoxide und Feinstaub geringfügig zu.

Es gibt keinerlei Erkenntnisse darüber, dass ein derartig geringfügiger Anstieg der Luftschadstoffe Veränderungen der Zusammensetzung der Tier- und Pflanzenwelt im Schutzgebiet auslösen könnten. Das Gleiche gilt für die Zunahme der Lärmauswirkungen.

b) Einwendungen zur FFH-Verträglichkeit

- (1) Nachweis bezüglich Beeinträchtigung benachbarter FFH- o. Vogelschutz- Gebiete fehlt (21 S. 44). Ausführungen genügen nicht den gesetzlichen Anforderungen (21 S. 41). Zu befürchten sind insbesondere toxische Gewässereinträge in das Schutzgebiet MSG Mühlenberger Loch /Neßsand beim Abbau der Altlastflächen (21 S. 44).
- (2) Die Darstellung der summativen Wirkfaktoren beinhaltet die Auswirkungsprognose zur Elbe-Fahrrinnenanpassung. Da die FFH-relevanten Teile des laufenden PFV zur Fahrrinnenanpassung überarbeitet werden sollen, entspricht die Darstellung nicht der aktuellen Situation und ist zu überarbeiten (32).
- (3) Im FFH-Gutachten werden summationsbedingte Auswirkungen durch andere Pläne und Projekte nicht hinreichend bearbeitet. So ist die Unerheblichkeit der geplanten Fahrrinnenanpassung der Außen- und Unterelbe nicht mehr gesichert (33).
- (4) Ausführungen genügen nicht den gesetzlichen Anforderungen (21 S. 41).

Entwurf

- (5) Zu befürchten sind insbesondere toxische Gewässereinträge in das Schutzgebiet MSG Mühlenberger Loch /Neßsand beim Abbau der Altlastflächen (21 S. 44).
- (6) Der Lebensraum (LRT 1130) ist unvollständig betrachtet worden (21-6 S. 24).
- (7) Indirekte Auswirkungen auf die Fischfauna über wahrscheinliche Veränderungen des Makrozoobenthos als wichtige Nahrungsresource wurden nicht betrachtet (21-6 S.24).
- (8) Gerade für den Rapfen ist zu vermuten, dass sich der Erhaltungszustand rapide verschlechtern könnte in Anbetracht der zu erwartenden Verschlechterung der Nahrungsverfügbarkeit (..) und der kumulativen Auswirkungen über die weiteren Planungen im Hafengebiet (..). Diese kumulativen Auswirkungen nach § 2 UVPG würden nirgendwo berücksichtigt (s. dazu auch Gassner et al. 2005, S.273 ff). ((21-6 S.24-25)

Erwiderung:

- Zu (1) Der Einwand ist unzutreffend.
Zum Hinweis auf benachbarte FFH- und Vogelschutzgebiete:
Der Einwand ist unzutreffend. Die FFH-VU untersucht anhand des weitreichendsten Wirkfaktors (s. Kap. 2.3.3) alle von Vorhabenswirkungen berührten FFH- und Vogelschutzgebiete bzw. dessen maßgebliche Bestandteile. Vorsorgebedingt werden zunächst alle im Flusssystem Elbe, Teil Unter- und Außenelbe liegenden FFH-Gebiete in das UG aufgenommen (17 FFH-Gebiete). Im Ergebnis werden 15 FFH-Gebiete identifiziert, auf die das Vorhaben über den Wirkpfad Wasser indirekt beeinträchtigend wirkt. Die Gebietsziele dieser FFH-Gebiete sind Gegenstand der weiteren Untersuchung in Kap. 4.4. Hinsichtlich Europäischer Vogelschutzgebiete ist festzustellen: "Ebenfalls kann für Europäische Vogelschutzgebiete ein Wirkungszusammenhang mit dem Vorhaben und damit erhebliche Beeinträchtigungen ausgeschlossen werden. Die vorhabensspezifischen Wirkungen (als einzig möglich wirksam sind Schallimmissionen zu nennen) sind aufgrund ihrer entfernungsbedingt geringen Intensität nicht geeignet, EU-Vogelschutzgebiete zu erreichen. Europäische Vogelschutzgebiete sind daher nicht Gegenstand der weiteren Betrachtungen." (Kap. 4.1, S. 30). Im Ergebnis der Untersuchung, die die vorhabensbedingt betroffenen Erhaltungsziele und Schutzgegenstände (LRT und Arten) zum Gegenstand hat, können erhebliche Beeinträchtigungen sämtlicher benachbarten und weiterer Natura 2000-Gebiete ausgeschlossen werden
Zu den weiteren Argumenten der Einwendung 7b1 siehe auch 7b4 und 7b5.
- Zu (2) Der Einwand wird zur Kenntnis genommen.
Die aktuellen Planungen sowie die Ergebnisse der aktuellen Umweltgutachten zum Vorhaben Elbe-Fahrinnenanpassung liegen dem Vorhabensträger vor. Es wurde ein Abgleich der in der Antragsunterlage C.1.1 getroffenen Annahmen und dem aktuellen Stand der Antragsunterlage (FFH-VU: Stand Februar 2010) zum Vorhaben Elbe-Fahrinnenanpassung (Planänderung II und III)

Entwurf

durchgeführt. Im Ergebnis ist festzustellen, dass die in der Antragsunterlage C.1.1 getroffenen Annahmen im Ergebnis weiter Bestand haben.

- Zu (3) Der Einwand ist unzutreffend.
Im Rahmen des FFH-Fachgutachtens (Kap. 3.3.2) werden Pläne und Projekte benannt, die aufgrund ihrer Art, Lage und Planreife mit dem geplanten Vorhaben Westerweiterung CTH potenziell zusammenwirken können. Im Ergebnis der Verträglichkeitsuntersuchung zum Vorhaben können Beeinträchtigungen der Arten Finte und Rapfen ausgeschlossen werden (vgl. Kap. 4.4.3.4 des Gutachtens). Damit ist ein Zusammenwirken des Vorhabens mit anderen Plänen und Projekten auf die untersuchten Natura 2000-Gebiete auszuschließen. Für den LRT 1130 und seine charakteristische Art Aal sind negative Wirkungen durch Flächenverlust nicht vollständig auszuschließen. Hier erfolgt die Untersuchung möglicher summativer Effekte mit Wirkungen anderer Vorhaben (Kap. 4.4.3.3). Im Ergebnis ist festzustellen, dass ausschließlich "Beeinträchtigungen auf Ebene einzelner Individuen" möglich sind. Auf S. 68 des Gutachtens wird weiter ausgeführt: " Der mögliche Verlust von einzelnen Individuen durch andere Vorhaben (hier insbesondere die Kraftwerksprojekte anzuführen) wird die natürliche Mortalitätsrate nicht übersteigen. Dies gewährleistet das für bereits genehmigte Vorhaben (hier Kraftwerk Moorburg) vorgesehene Risikomanagement. Eine Einschränkung des Rekrutierungserfolgs der Population wird somit ausgeschlossen. Die für die Population der Art überlebenswichtige Verbindungsfunktion von Teilhabitaten (Barrierefreiheit) wird vorhabensbedingt nicht eingeschränkt. Das natürliche Verbreitungsgebiet (Hauptlaich- und Hauptaufzuchtgebiet) der Art nimmt vorhabensbedingt nicht ab. Beeinträchtigungen der Arten auf Bestandesebene sowie eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes können ausgeschlossen werden. Die im Rahmen der Planfeststellungsverfahren konstatierten erheblichen Beeinträchtigungen des LRT 1130 durch eine Vertiefung der Fahrrinne werden durch geeignete Maßnahmen zur Kohärenzsicherung ausgeglichen. Zudem beinhaltet die festgestellte erhebliche Beeinträchtigung keinen Konflikt mit der charakteristischen Art Aal. Etwaige Verstärkungseffekte negativer Wirkungen auf den Aal durch die Westerweiterung CTH und den Fahrinnenausbau können aus den genannten Gründen weiterhin ausgeschlossen werden.
- Zu (4) Der Einwand ist unzutreffend.
Er enthält keinen sachorientierten Hinweis. Aus gutachterlicher Sicht wird drauf hingewiesen, dass die vom Einwander angesprochenen Antragsteile Umweltverträglichkeitsuntersuchung, FFH-Verträglichkeitsuntersuchung, Artenschutz-Betrachtung und Landschaftspflegerischer Begleitplan die aktuellen gesetzlichen Anforderungen sowie - soweit sinnvoll anwendbar - die aktuellen Empfehlungen und Leitfäden zur Gutachtenerstellung

Entwurf

berücksichtigen. Gemäß den Vorgaben des UVPG und unter Berücksichtigung der UVPVwV (1995) wurden Erfassungen in einem für die erstellten Gutachten und darin durchgeführten Prognosen erforderlichem Umfang durchgeführt. Ein Untersuchungsrahmen der Zulassungsbehörde lag nicht vor, der TdV hat vielmehr selbsttätig und vorsorglich diverse Untersuchungen vornehmen lassen. Zulässige oder „unzulässige“ Bewertungen gibt es nicht. Die durchgeführten Untersuchungen sind aus fachgutachterlicher Sicht für die Beurteilung der Vorhabenauswirkungen als ausreichend anzusehen.

- Zu (5) Der Einwand ist sachlich unbegründet.
Im Rahmen des Antrags werden umfangreiche Maßnahmen benannt, die einen Eintrag von Schadstoffen in die Elbe vermeiden (s. dazu Unterlage A.3 und B.1.8, S. 23). Im Rahmen der FFH-VU (Unterlage C.1.1) wird festgestellt: „Im Ergebnis der fachlichen Auseinandersetzung zum Wirkfaktor „Schadstoffeintrag in die Elbe“ wird keine weitere Untersuchungsrelevanz für Erhaltungsgegenstände auf Schutzgebietsebene festgestellt. Vorhabensbedingte Auswirkungen auf Erhaltungsziele der indirekt durch untersuchte Vorhabenswirkungen betroffenen Schutzgebiete können an dieser Stelle bereits vollständig ausgeschlossen werden.“ (Unterlage C.1.1, S. 45). Hinsichtlich des genannten Naturschutzgebiets, das gleichzeitig Bestandteil des Netzes Natura 2000 ist (Komplex NSG Neßsand und LSG Mühlenberger Loch“ (DE 2424-302)), wird auf S. 71 der Unterlage C.1.1 festgestellt: Es können „erhebliche Beeinträchtigungen durch das Vorhaben „Westerweiterung des CTH“ sowie im Zusammenwirken mit anderen Pläne und Projekten ausgeschlossen werden.“
- Zu (6) Die Einlassung ist sachlich und fachlich unbegründet.
Im Rahmen der FFH-VU wurden die nach einschlägiger Fachliteratur (BfN (1998) und Krause et al. (o. J, ca. 2007) für den LRT 1130 benannten charakteristischen Arten behandelt (s. Kap. 4.1.1). Die im Untersuchungsgebiet nachgewiesenen Arten (Kohla 2007) waren Gegenstand der weiteren Untersuchung. Des Weiteren sind die für die untersuchten FFH-Gebiete gemeldeten Anhang II-Arten FFH-RL Gegenstand der FFH-VU. Ein Großteil der gemeldeten Fisch- und Rundmaularten stellen gleichzeitig charakteristische Arten des LRT 1130 dar. Soweit diese Arten im Wirkungsbereich des Vorhabens nachgewiesen wurden, sind sie Gegenstand der Untersuchung.
- Zu (7) Der Einwand ist unzutreffend.
In den Kap. 4.2.1, 4.2.6 sowie 4.4.3.3. und 4.4.3.4 wird die mit der aus der Flächeninanspruchnahme resultierende Verlust von Zoobenthos als Nahrungsgrundlage der Fischfauna benannt und in der Untersuchung berücksichtigt. Im Ergebnis ist festzustellen, dass „das Vorhaben ist in seiner Wirkungen „Flächeninanspruchnahme“ nicht geeignet ist, auf die Lebensstätten von Finte und Rapfen in den Schutzgebiet zu wirken. Nahrungs-, Aufwuchs- oder Laichgebiete der Arten bleiben in ihrer Qualität erhalten und ihre Entwicklungsmöglichkeit der

Entwurf

Habitate wird in den Schutzgebieten nicht eingeschränkt“ (Seiten 66 ff. Unterlage C.1.1).

- Zu (8) Die Einlassung ist sachlich und fachlich unbegründet. Die FFH-VU berücksichtigt - sofern begründet zu erwarten (s. Kap. 3.2.2) - ein mögliches Zusammenwirken mit anderen Vorhaben, so auch Hafenausbauten im Hamburger Hafen. Bezüglich des Rapfen in seinen gebietsspezifischen Erhaltungszielen stellt die FFH-VU im Ergebnis fest: „Das Vorhaben ist in seinen Wirkungen (..) nicht geeignet, genanntes Erhaltungsziel zu beeinträchtigen. Das nächstgelegene FFH-Gebiet befindet sich ca. 3,3 km elbeabwärts des Vorhabensbereichs. Aufgrund der geringen Intensität und Reichweite der Vorhabenswirkung (begrenzt auf Bereich Petroleum- und Parkhafen sowie den dortigen Elbuferabschnitt als Aufzuchtgebiet der Art) kann ausgeschlossen werden, dass sich die Elbe und Nebenflüsse im Bereich der Natura 2000-Gebiete als Lebensraum von Finte und Rapfen in ihren natürlichen Strukturen vorhabensbedingt verändern.“ Weiter stellt die FFH-VU fest: „Nahrungs-, Aufwuchs- und Laichgebiete der Arten bleiben in ihrer Qualität erhalten und die Entwicklungsmöglichkeit der Habitate wird in den Schutzgebieten nicht eingeschränkt. Bereiche funktionaler Bedeutung außerhalb der Schutzgebiete (Wanderkorridore) werden ebenso nicht verändert. „ (..)
- Da das Vorhaben Westerweiterung des CTH“ in seinen Vorhabenswirkungen keinerlei negative Auswirkungen auf Erhaltungsziele des Rapfens auslöst, ist eine weitergehende Untersuchung möglicher summativer Auswirkungen nicht erforderlich.

c) Einwendungen zum Artenschutz

- (1) Das Vorhaben verstößt gegen das BNatSchG, BArtSchV zum Artenschutz (21 S. 44)
- (2) Bzgl. der Umsiedelung geschützter Fledermausarten ist zu bedenken, dass eine Rodung der Uferböschung im Köhlfleethafen geplant ist, sodass vermutlich keine geeigneten Lebensräume für Fledermäuse vorhanden sein werden. (11)
- (3) Verfüllung des Petroleumhafens beeinträchtigt die Fischfauna erheblich, da hochwertige Fortpflanzungs- und Lebensräume zerstört werden. Ferner werden die Baggerarbeiten für Vertiefung und Unterhalt den Fischbestand beeinträchtigen (32).
- (4) Zerstörung von Lebensräumen und Nistplätzen geschützter Arten. Unter anderem Kiebitz und Mäusebussard (32).
- (5) In den Pappeln am Bubendeyufer sind Lebensräume für geschützte Fledermausarten (32).
- (6) Die im Beitrag Artenschutzbetrachtung empfohlenen CEF-Maßnahmen müssen in den LBP verbindlich aufgenommen und deren Umsetzung vor dem Eingriff nachgewiesen werden (33).
- (7) Die Baufeldräumung müsse möglichst außerhalb der Vegetationszeit und unbedingt außerhalb der Hauptbrutzeit erfolgen (91T).
- (8) Es ist ein Brutrevierersatz für den Kiebitz zu entwickeln (91T).

Entwurf

- (9) Als Ausgleich für die verloren gehenden Tagesverstecke in der Pappelreihe sollten 25 Fledermauskästen aufgehängt werden (91T).
- (10) Für die Zerstörung des Nistplatzes des Bussardpärchens müsse ein vorgezogener Ausgleich geschaffen werden (91T).
- (11) Die Population des Gartenrotschwanzes befinde sich in einem ungünstigen Erhaltungszustand. Für den Verlust von 4 Brutrevieren müssten als vorgezogene Ausgleichsmaßnahme spezielle Nistkästen installiert werden (91T).
- (12) Als Ersatz für die Pappelreihe ist ein Ersatz in Form einer ähnlichen Baumreihe als Brut- und Jagdhabitat zu prüfen (91T).

Erwiderung:

- Zu (1) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
Verstöße gegen das BNatSchG und die BArtSchV liegen nicht vor.
- Zu (2) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
Die erwähnte Rodung der Uferböschung im Köhlfleethafen betrifft nur einen kleinen Teil des Baumbestands am Köhlfleet. Es gibt dort für die Anbringung von Fledermauskästen noch weiteren Baumbewuchs.
Die Planfeststellungsunterlage (Teil C.2, S. 25) sieht einen Alternativstandort am Elbhaut von Övelgönne vor, sofern in südlich davon gelegenen Abschnitten des Köhlfleetes keine oder nicht in ausreichender Zahl geeignete Großbäume vorhanden sein sollten. Somit sind auch nach der Rodung der Böschung am Köhlfleethafen ausreichend geeignete Standorte für die Anbringung von Fledermauskästen vorhanden.
- Zu (3) Die Einwendung ist unzutreffend.
Folgende Richtigstellung wird vorgenommen: Die Befürchtungen des Stellungnehmers sind rein hypothetisch und beruhen auf Mutmaßungen, die, bedingt durch die tatsächlichen Verhältnisse, weitgehend gegenstandslos sind. Der Petroleumhafen ist ein Nebenbecken der Tideelbe im Bereich des Wasserkörpers Hafen, bei dem es sich nicht um einen „hochwertigen Fortpflanzungs- und Lebensraum“ für Fische handelt. Das Schutzgut Tiere, Teil Fische wurde in den Antragsunterlagen (Teil B.2.2) zutreffend mit insgesamt „mittlerer Wertigkeit“ eingestuft. Günstige Fortpflanzungsmöglichkeiten bestehen im Petroleumhafen nicht. Beeinträchtigungen von Fischen durch Baggerarbeiten infolge „Vertiefung und Unterhalt“ sind im Petroleumhafen nicht zu erwarten, da dieser verfüllt wird. In den Antragsunterlagen wurde die Auswirkungen der Baggertätigkeiten bei Bau und Unterhaltung als unerheblich bewertet, da es sich um zeitlich und räumlich begrenzte Maßnahmen handelt.
- Zu (4) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
Unter der Voraussetzung der Realisierung der in der Artenschutzbeurteilung (Antragsunterlage Teil C.2) dargestellten Vermeidungs- und Artenschutzmaßnahmen kann festgestellt werden, dass sich keine artenschutzrechtlich erheblichen Störungen ableiten lassen. Der Erhaltungszustand der Populationen wird sich nicht verschlechtern. Im Übrigen erfolgte

Entwurf

mit Vorlage des aktualisierten LBP vom 30.03.2011 eine Anpassung an das aktuelle Naturschutzrecht auf Bundesebene (BNatSchG 2010). Dieser LBP sieht auch Ersatzlebensraum für den Kiebitz vor.

- Zu (5) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
Unter der Voraussetzung der Realisierung der in der Artenschutzbeurteilung (Antragsunterlage Teil C.2) dargestellten Vermeidungs- und Artenschutzmaßnahmen kann festgestellt werden, dass sich keine artenschutzrechtlich erheblichen Störungen ableiten lassen. Der Erhaltungszustand der Populationen wird sich nicht verschlechtern.
- Zu (6) Dem Hinweis wird entsprechend den Vorgaben im Planfeststellungsbeschluss gefolgt werden.
- Zu (7) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
Der Zeitpunkt der Baufeldräumung hängt vom weiteren Verlauf des Planfeststellungsverfahrens ab. Die Vorhabenträgerin ist bestrebt, die Baufeldräumung, insbesondere die Rodung der Gehölzreihe am Bubendeyufer, außerhalb der Vegetationszeit durchzuführen. Vorsorglich wurde mit den Antragsunterlagen die Ausnahme von dem in Rede stehenden Verbotstatbestand beantragt (Teil A.3, Seite 62ff) falls der Baubeginn in den Verbotszeitraum fallen sollte.
- Zu (8) Der Einwand wird zur Kenntnis genommen.
Eine derartige Maßnahme ist Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen (Teil C.2, S. 30).
- Zu (9) Der Einwand wird zur Kenntnis genommen.
Eine derartige Maßnahme ist Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen (Teil C.2, S. 25/26; Anbringen von Fledermauskästen zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität der potenziell betroffenen Tagesquartiere).
Den weiteren Hinweisen (Benennung und fachkundige Wahl der Standorte, Betreuung der Kästen für 5 Jahre, Mitteilung der Ergebnisse an die BSU - NR 3) wird gefolgt.
- Zu (10) Der Einwand wird zur Kenntnis genommen.
Eine derartige Maßnahme ist Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen (Teil C.2, S. 26/27; unterstützende Anbringung von 5 Nistkörben in nahe gelegenen Großbäumen).
Den weiteren Hinweisen (fachkundige Benennung möglicher Standorte, Monitoring für 3 Jahre, Mitteilung der Ergebnisse an die BSU - NR 3) wird gefolgt.
- Zu (11) Die Einwendung wird zurückgewiesen.
Der Gartenrotschwanz steht lediglich auf der Vorwarnliste der Roten Liste Hamburg. Aus Sicht des Gutachters bedeutet der Verlust von 4 Brutrevieren keine Verschlechterung des Erhaltungszustandes.
- Zu (12) Der Einwand wird zur Kenntnis genommen
Mit Vorlage des aktualisierten LBP vom 30.03.2011 erfolgte eine Anpassung an das aktuelle Naturschutzrecht auf Bundesebene (BNatSchG 2010) auf dessen Ergebnisse an dieser Stelle verwiesen wird. In Abstimmung mit der BSU erfolgte eine

Entwurf

entsprechende Bilanzierung und eine Kompensation bzw. ein Ersatz. Darin berücksichtigt ist auch die Gehölzreihe am Bubendeyufer.

d) gesetzlich geschützte Biotope

- (1) Die Planung ist mit § 28 HmbNatSchG unvereinbar, da insbesondere geschützte Biotope (Trockenrasen) zerstört werden (21 S. 44).
- (2) Von den Verboten des § 28 Abs. 1 S. 2 HmbNatSchG könne keine Ausnahme erteilt werden (21 S. 44).

Erwiderung:

Zu (1) Der Einwand wird zur Kenntnis genommen.

Im Jahr 2010 erfolgte eine Neuregelung des Hamburgischen Landesrechts auf dem Gebiet des Naturschutzes und der Landschaftspflege zur Ausführung des Bundesnaturschutzgesetzes. Gesetzliche geschützte Biotope werden nun in § 14 HmbBNatSchAG geregelt. Eine Unvereinbarkeit der Planung mit § 14 HmbBNatSchAG ist nicht gegeben. Gemäß § 14 Abs. 3 HmbBNatSchAG (in Ergänzung zu § 30 BNatSchG) können durch die zuständige Behörde Ausnahmen von den Verboten des § 30 Abs. 2 BNatSchG zugelassen werden.

Zu (2) Der Einwand wird zur Kenntnis genommen.

Im Jahr 2010 erfolgte eine Neuregelung des Hamburgischen Landesrechts auf dem Gebiet des Naturschutzes und der Landschaftspflege zur Ausführung des Bundesnaturschutzgesetzes. Gesetzliche geschützte Biotope werden nun in § 14 HmbBNatSchAG geregelt. Gemäß § 14 Abs. 3 HmbBNatSchAG (in Ergänzung zu § 30 BNatSchG) können durch die zuständige Behörde Ausnahmen von den Verboten des § 30 Abs. 2 BNatSchG zugelassen werden.

e) Einwendungen terrestrische Tiere und Pflanzen

- (1) Biotoptypen / terrestrische Flora:
Nichtnachvollziehbarkeit der Kartierung im Herbst und Winter. Es ist zu bezweifeln, dass aktuelle Daten zum Arteninventar von terrestrischen Farn- und Blütenpflanzen vorliegen und somit eine korrekte Darstellung des Ist-Zustandes erfolgte. Standard wären zweimalige Aufnahme-Durchgänge im Zeitraum März-Mai und ab Juni; es ist nicht auszuschließen, dass eine unterqualifizierte Bewertung erfolgte.
- (2) Fledermäuse;
Erfassungsmethodik unzureichend, keine Kontrollen auf Winterquartiere durchgeführt; ein Erfassungszeitraum von April bis November (geschlossener Jahresgang) ist erforderlich; die Wasserfledermaus bezieht die Sommerquartiere (Wochenstuben) bevorzugt in Baumhöhlen erst ab Mitte Juni, also nach dem Erfassungszeitraum.

Entwurf

- (3) Brutvögel:
Methodik und Datenbasis der Bestandsaufnahme ist unzureichend, zu wenig Kartiertermine (Mindestumfang 3-4 Termine), ohne zeitiges Frühjahr (März, April), Arten wie Kiebitz, Fluss- und Sandregenpfeifer, Haubenlerche (in 2009 nachgewiesen) daher ungenügend erfasst. Älterer Daten geben nicht den aktuellen Brutbestand wieder.
- (4) Gastvögel:
Methodik und Datenbasis unzureichend, Auswertung nur von Zufallsbeobachtungen aus der Literatur, keine eigenen, systematischen Erhebungen, zu alte Daten.
- (5) Herpetofauna (Reptilien):
Brandt & Feuerriegel (2004) weisen auf Weißflächen insbesondere im Hamburger Hafengebiet (nicht kartierte Bereiche) und auf das potentielle Vorkommen der Zauneidechse hin. 2009 wurde eine Eidechse, vermutlich Waldeidechse, nachgewiesen. Erfassung hätte unbedingt erfolgen müssen.
- (6) Weitere Tiergruppen:
Datenbasis unzureichend, mindestens Tiergruppen Reptilien, Tagfalter, Heuschrecken und Laufkäfer hätten untersucht werden müssen. Vorkommen von Rote Liste-Arten sind anzunehmen bzw. im Hafengebiet nachgewiesen. Die genannten Gruppen hätten gesondert untersucht und bewertet werden müssen, Potenzialabschätzungen sind hierfür nicht geeignet und führen zu unzulässigen Bewertungen.

Erwiderung:

- Zu (1) Der Einwand ist nicht zutreffend.
Es ist durchaus gängige Praxis, Biotop durch einmalige Begehungen zu kartieren. Bei entsprechender Erfahrung sind die für die Darstellung und Bewertung der Flächen wesentlichen Arten auch noch spät im Jahr erkennbar, eine „vollständige“ Artenliste ist hierfür nicht erforderlich. Die Datengrundlage ist in Verbindung mit den faunistischen Erhebungen und Abschätzungen als hinreichend aktuell und ausreichend für eine „qualifizierte“ Bewertung anzusehen (vgl. Antragsunterlage, Teile B.1 Kapitel 4 und B.2.1).
- Zu (2) Der Einwand ist nicht zutreffend.
Die Datengrundlagen zu Fledermäusen sind in der Antragsunterlage, Teile B.1, Kap. 5 und B.2.1 (S. 35-40, Karte 3) ausführlich dargestellt und sind für die Bewertung als ausreichend anzusehen. Sommerquartiere (Wochenstuben) und Winterquartiere können aufgrund fehlender, geeigneter Höhlungen in den Pappeln am Bubendeyufer ausgeschlossen werden (vgl. B.2.1, S. 38-40).
- Zu (3) Die Einwendungen sind nicht zutreffend.
Bei der Erhebung im Jahr 2007 handelte es sich um eine Aktualisierung und Überprüfung der im Jahr 2004 durchgeführten Hafenkartierung (viermalige Begehung), die vom gleichen Bearbeiter durchgeführt wurde. Aus diesem Grund konnte auf eine detailliertere Erhebung mit mindestens 3-4 (-6) Durchgängen

Entwurf

verzichtet werden. Brutvorkommen von Fluss- und Sandregenpfeifer sind wegen des überwiegend dichten Bewuchses insbesondere mit Landreitgras im Vorhabengebiet unwahrscheinlich und wären 2004 und/oder 2007 sicher festgestellt worden. Von der Haubenlerche sind Brutvorkommen trotz intensiver Untersuchungen im Rahmen der Hafenkartierung aus dem Hafengebiet nicht bekannt und daher unwahrscheinlich.

- Zu (4) Die Einwendungen sind nicht zutreffend.
Die Datengrundlagen zu den Rastvögeln umfassen einen Zeitraum von 7 Jahren, wie in der Antragsunterlage, Teile B.1, Kap. 5 und B.2.1 (S. 30-35) ausführlich dargestellt und sind für die Bewertung ausreichend.
- Zu (5) Der Einwand ist nicht zutreffend.
In Brandt & Feuerriegel wird allgemein auf Kartierungsdefizite von Reptilien wegen ihrer versteckten Lebensweise hingewiesen, auf so genannte „Weißflächen“ insbesondere im Hafen wird nicht Bezug genommen. Auch ein Hinweis auf das Vorkommen der Zauneidechse findet sich bei Brandt & Feuerriegel nicht. Bei den eigenen Geländebegehungen wurden keine Eidechsen festgestellt. Auch wenn ein kleineres Vorkommen im Vorhabengebiet vorhanden sein sollte, hätte dies zu keiner anderen Gesamtbewertung der Auswirkungen des Vorhabens geführt.
- Zu (6) Der Einwand ist nicht zutreffend.
Die Datengrundlagen zu weiteren Tiergruppen sind in der Antragsunterlage, Teile B.1, Kap. 5, B.2.1 (S. 41-42) dargestellt und für die Bewertung als ausreichend anzusehen. Eine "defizitäre Datenlage" ist nicht gegeben. Die Bewertung der terrestrischen Fauna ist ebenfalls in der Antragsunterlage Teil B.2.1 (S. 40 und 42) erfolgt und auf S. 44 (Tab. 11) in die Bewertung der Biotope eingeflossen. Im Übrigen hat die zuständige Fachbehörde (BSU) der erhobenen Datenbasis zugestimmt.

f) Einwendungen zum LBP 2011

- (1) § 15 BNatSchG als höherrangiges Bundesrecht wäre durch das „Hafenprivileg“ In 6 (3) HmbBNatSchAG verletzt, § 6 (3) HmbBNatSchAG sei deshalb rechtsunwirksam. (109)
- (2) Die Zahlung eines Ersatzgeldes in Höhe von EUR7,50/m² für die nachhaltigen Eingriffe sei unangemessen (109)
- (3) Die Bewertung, Bilanzierung und Ausgleich des Landschaftsbildes sei fehlerhaft (109)
- (4) Es sei unklar, wie sich die ergänzenden Kartierungsergebnisse zum Vorkommen der Laubholzmistel auf die Bewertung des Bestandes hinsichtlich der Tier- und Pflanzenwelt und auf die anschließende Eingriffsbewertung und –bilanzierung auswirken (110)
- (5) Die Bewertung des Soll-Zustands der Wasserflächen sei problematisch. Es fehle eine Karte (110)
- (6) Die Bewertung des Soll-Zustandes (Tier- und Pflanzenwelt, Boden) sei unzureichend begründet (110)

Entwurf

- (7) Es sei falsch, die Punktebewertung zum Ist-Zustand erfolge abweichend von den Vorgaben des Staatsrätemodell (110)
- (8) Es sei zu begründen, weshalb die Ersatzmaßnahmen im Sinne des §15(2)BNatSchG geeignet seien (110)

Erwiderung:

- Zu (1) Der Einwand ist unzutreffend.
Bei § 6 Abs. 3 HmbBNatSchAG handelt es sich um geltendes hamburgisches Landesrecht. Als Landesbehörden sind sowohl die HPA als Vorhabenträgerin als auch die Planfeststellungsbehörde gehalten, dieses anzuwenden. Als Behörde können sie sich nicht über die Entscheidung des Landesgesetzgebers, die Norm mit ihrem konkreten Inhalt zu erlassen, hinwegsetzen. Eine Normverwerfungskompetenz steht weder der Vorhabenträgerin noch der Planfeststellungsbehörde zu. Aus diesem Grunde ist nicht zu beanstanden, dass die Vorhabenträgerin in der aktualisierten Fassung des LBP § 6 Abs. 3 HmbBNatSchAG anwendet.
- Zu (2) Der Einwand ist unzutreffend.
Der auf Basis der gesetzlichen Festlegungen errechnete Betrag für eine Ersatzzahlung auf Basis von 7,50 EUR/m² ist nicht zu beanstanden. Über diese Berechnungsgrundlage kann sich die Vorhabenträgerin – schon aus haushaltsrechtlichen Gründen – nicht hinwegsetzen.
- Zu (3) Der Einwand ist unzutreffend.
Zur Bewertung und Identifikation des Landschaftsbildes erheblich beeinträchtigender Maßnahmen im Rahmen der Eingriffsregelung (LBP)
Für die Auswirkungen auf das Landschaftsbild erfolgt eine fachlich begründete Einstufung der Erheblichkeit für die verschiedenen räumlich getrennten Abschnitte unter Berücksichtigung der Lage im Hafengebiet und der bereits bestehenden hafennahen Nutzung. Eine erhebliche Beeinträchtigung des Landschaftsbildes wird durch die Errichtung der Radarstation am Nordufer der Elbe sowie durch die Beseitigung der prägenden Gehölzreihe am Bubendey-Ufer ausgelöst.
Bilanzierung
Zur Eingriffsbilanzierung im LBP werden anerkannte und in der Praxis gängige Methoden verwendet. Eine Fehlerhaftigkeit ist hier nicht zu erkennen.
Kompensation
Die Entwicklung der Maßnahmen zur Kompensation der vorhabensbedingten Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes erfolgte in Abstimmung mit der BSU. Die Kompensationsmaßnahmen entsprechen den Anforderungen des §15(2) BNatSchG und sind aufgrund ihrer Funktion und Wertigkeit geeignet die vorhabensbedingten Beeinträchtigungen vollständig zu kompensieren.
Zur weiteren Erläuterung wird an dieser Stelle erneut die Vorgehensweise des LBP und die Vorgehensweise der UVS und das begründete Ergebnis der Prognose kurz dargestellt.

Entwurf

Zur Eingriffsregelung (LBP = Landschaftspflegerischer Begleitplan)

Gemäß den Vorgaben des §14 des BNatSchG (2010) sind Eingriffe definiert als „Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können.“

Im Rahmen des LBP werden die vorhabensbedingten „Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen...“ beschrieben und hinsichtlich der Erfüllung der Eingriffsdefinition geprüft. Im Falle des Vorhabens „Westerweiterung des CTH“ ergeben sich erhebliche Beeinträchtigungen durch die Entfernung der Pappelreihe am Bubendeyufer („Entfernung einer vertikalen Struktur“) und durch die Errichtung einer Radarstation („Errichtung einer vertikalen Struktur“) am Nordufer der Elbe. In einem nächsten Schritt ist zur Ermittlung der

Kompensationsflächengröße (Bilanzierung im Rahmen der Eingriffsregelung) der hierfür notwendige Raum abzugrenzen. Dies erfolgt unter Berücksichtigung gängiger und anerkannter Methoden. Zur Ermittlung erheblicher Beeinträchtigung durch vertikale Strukturen gemäß Breuer (2001) ist hierfür mindestens die 15fache Anlagenhöhe anzusetzen. Als Grundlage der Bilanzierung für die Entnahme der Gehölze am Bubendey-Ufer kommt ein Bewertungsverfahren der BSU (2006, Hinweise zur Eingriffsregelung: Bewertung linearer Gehölzstrukturen) zur Anwendung.

Zur Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UVS)

Die UVS umfasst die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter gem. § 2 (1) UVPG. Das Untersuchungsgebiet (UG) zum Schutzgut Landschaft umfasst daher nicht nur den erheblich beeinträchtigten Bereich i.S. der Eingriffsregelung sondern darüber hinausgehend die sog. Wirkzone des Vorhabens.

Also den Bereich, in dem das Vorhaben überhaupt eine Veränderung (Auswirkung) des Landschaftsbildes hervorrufen kann. Die Größe des zu betrachtenden Bereiches muss jeweils für den Einzelfall entschieden werden und ist unter anderem abhängig von Anzahl und Art (visuelle Dominanz) des Vorhabensbestandteiles (vgl. auch Breuer 2001). Ausgehend von der methodisch abgeleiteten UG Abgrenzung und zur Vorbereitung der Auswirkungsprognose werden sog.

Landschaftsbildeinheiten abgegrenzt, die eine unterschiedliche Qualität der zur Beschreibung des Landschaftsbildes herangezogenen Kriterien aufweisen. Ein Großteil des UG (südöstlicher Teil, Bereiche entlang der Elbe) ist durch die Hafenanlagen, den Hafenbetrieb sowie durch die Ansiedelung weiterer industrieller Nutzungen (z.B. Betriebsgelände Airbus am Mühlenberger Loch) geprägt. Der Gesamteindruck wird maßgeblich durch die für einen Hafenbetrieb typischen Strukturen wie Kaimauern, Kräne usw. bestimmt und ist entsprechend

Entwurf

naturfern ausgebildet. In diesen Bereich fällt auch der zu betrachtende Vorhabensbereich, welcher im aktuellen Zustand durch die nahezu 100jährige Nutzung als Lagerfläche petrochemischer Produkte mit Speichertanks sowie Hafengebäude und Kaianlagen geprägt ist. Der direkte Vorhabensbereich liegt zudem in unmittelbarer Nachbarschaft zu bereits bestehenden Terminalanlagen mit den typischen Verladekränen und Betriebsabläufen. Die Gehölzreihe entlang des Bubendeyufers wird in der UVS als prägend für den direkten Vorhabensbereich dargestellt, ist jedoch aufgrund der dominierenden Hafennutzung nicht als eigenständige Landschaftsbildeinheit abzugrenzen. Auch nach Gassner & Winkelbrandt (2005) besteht das Ziel „...möglichst charakteristische, homogene Raumeinheiten zu bilden, zu typisieren...“

Insofern wird in der Auswirkungsprognose der UVS ausgeführt, dass bau- und anlagebedingte Veränderungen eine Wirkung auf den Betrachter entfalten. Dabei ist zu berücksichtigen, „dass das Landschaftsbild im heutigen Zustand maßgeblich durch die Situation im Ballungszentrum der Stadt Hamburg bzw. im Bereich des Hamburger Hafens mit seinen vorhandenen Nutzungen gekennzeichnet ist. Die vorhabensbedingten Veränderungen führen im Ergebnis der Untersuchung nicht zu einer erheblichen negativen Auswirkung auf das Landschaftsbild.“

- Zu (4) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen
Die vorkommenden Arten werden durch die Biotopwertigkeit mit berücksichtigt. Aus den Untersuchungsergebnissen der Mistelkartierung 2010 leitet sich keine planungsrelevante Veränderung der Biotopwertigkeit im Bereich des Vorhabens ab. Weiterhin ist für diesen Bereich bzw. den Biotoptyp die Wertstufe 6 zu vergeben.
- Zu (5) Der Einwand ist unzutreffend.
Die mutmaßlich fehlende Karte ist im Anhang 4 zum LBP abgebildet. Sie zeigt die im Soll-Zustand (nach Durchführung des Vorhabens) mit 2 Punkten bewertete Fläche.
- Zu (6) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen
Bewertung des Soll-Zustandes (Tier- und Pflanzenwelt)
Eine textliche Begründung zu beiden Punktwertstufen 2 und 3 ist auf S. 23/24 erster Absatz „Petroleumhafen-Areal (terrestrische und aquatische Flächen)“ des LBP zu finden: „Die vorgelagerten und z.T. neu geschaffenen Wasserflächen erreichen im Soll-Zustand unterschiedliche Wertstufen. Unterschieden werden die Wasserflächen im Bereich der Liegewannen und die weiteren Wasserflächen (vgl. Karte 4 im Anhang). Für die Bereiche der neu hergestellten Liegewannen entlang des Bubendeyufers und des Parkhafens wird die Wertstufe 2 vergeben. Dies ist v.a. durch die eingeschränkte Funktion als Lebensraum für aquatische Organismen (insb. Fische) begründet (Schutzgut Tiere). Aufgrund der zu erwartenden, planmäßigen Nutzungsintensität durch entsprechend tiefgehende Containerschiffe ist der Freiwasserlebensraum zeitweise räumlich deutlich eingeengt. Die Lebensraumqualität und Habitatfunktion für aquatische

Entwurf

Organismen (v.a. Fische und pelagiale Arten) ist somit im Vergleich zu den weiteren Wasserflächen die nicht Liegewanne sind, geringer. Diese weiteren Wasserflächen werden gemäß Staatsrätmodell (Pflanzen und Tiere) der Wertigkeit von 3 Punkten zugeordnet, da es sich um Wasserflächen mit einer Tiefe über 1 m handelt. Es handelt es sich um regelmäßig hafentypisch unterhaltene Gewässerflächen, so dass die Bewertung als Lebensraum für aquatische Arten und Lebensgemeinschaften beibehalten wird.“

Der Wertstufenwechsel nach Durchführung des Vorhabens (Soll-Zustand) ist mit der Einschränkung des Freiwasserlebensraumes durch Schiffe während Ihrer Liegezeit begründet. Aus diesem Grunde erfolgt eine räumliche Abgrenzung (s. Karte 4 im Anhang) und im Ergebnis eine unterschiedliche Einschätzung der Wertigkeit zwischen den Liegewannen (hier: intensivere Nutzung bzw. längere zeitliche Einschränkung des Lebensraumes in der Vertikalen) und den weiteren Bereichen welche nicht Liegewanne sind (hier: Nutzung weniger intensiv, im Vergleich zum Ist-Zustand aufgrund der bereits jetzt bestehenden Nutzung und Lage im Hafen kein Wertstufenwechsel).

Bewertung des Soll-Zustandes (Boden)

Einleitend wird die Begründung zur Einstufung des Ist-Zustandes dargestellt.

LBP S. 26: „Dem Gewässerboden im Bereich der Elbe in einer Wassertiefe von > 1 m wird hingegen aufgrund der geringeren stofflichen Belastung und der Lage im Randbereich der Elbe außerhalb der regelmäßig unterhaltenen Fahrinne entsprechend dem Staatsrätmodell der Punktwert 3 zugeordnet.“

Der Wertstufenwechsel nach Durchführung des Vorhabens (Soll-Zustand) ist dadurch zu begründen, dass die bisherig mit 3 Wertpunkte eingestuft Flächen sich aufgrund der geplanten Vertiefung (hier: Zufahrten und Liegewannen und deren Unterhaltung) eine stärkere anthropogene Überprägung aufweisen werden, so dass ein Wertstufenwechsel prognostiziert wird, welcher mit der intensiveren Nutzung zu begründen ist.

Zu (7) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Der Textabschnitt wäre wie folgt zu korrigieren:

LBP S.24: „Die Gewässerböden des Petroleumhafens sowie der betrachteten Teilbereiche des Parkhafens (als Zufahrt zum Petroleumhafen) in einer Wassertiefe von > 1 m erhalten aufgrund der stofflichen Vorbelastung, der regelmäßigen Unterhaltung und der daraus resultierenden eingeschränkten Funktionen des Bodens im Naturhaushalt abweichend von den Vorgaben des Staatsrätmodells einen Punktwert von 2.“

Zu (8) s. hierzu Antwort 7a24

Entwurf

8. Sonstige Einwendungen

a) Sonstiges

- (1) Eine deutliche Verbesserung der Leistungsfähigkeit der zu- und abführenden Schienenstrecken ist erforderlich. (92)
- (2) Mögliche Belange des Katastrophenschutzes sollten berücksichtigt und der zunehmenden Größe des Terminalgeländes angepasst werden. Um rechtzeitige Information über die Veränderungen wird gebeten, damit die Notfallplanungen zeitnah angepasst werden können. (108T)
- (3) Das Vorhaben verstößt gegen das BNatSchG, BArtSchV, gegen das Verschlechterungsverbot der Wasserrahmenrichtlinie, FFH-Richtlinie und EU-Vogelschutzrichtlinie. (39)
- (4) Werden bei den Bauarbeiten Auffälligkeiten im Untergrund festgestellt, ist die Hamburg Port Authority, Umwelt und Naturschutz, zu benachrichtigen. Der Baubeginn ist ebenfalls dieser Dienststelle anzuzeigen (91T).
- (5) Das Mischwassersiel der Straße Tankweg werde dem Maßnahmenträger zum Baubeginn als private Entwässerungsleitung übergeben. Der Restbuchwert von 283.889,38 € sind der HSE vor Entwidmung der Straße zu erstatten (107).
- (6) Die Beurteilung, ob Baustellenabwasser in die Sielanlagen eingeleitet werden darf, ist von der BSU als genehmigende Behörde zu beurteilen. Der Einleitpunkt ist vor Baubeginn festzulegen. Es wird eine Einleitgebühr von derzeit 2,23 €/m³ erhoben (107).
- (7) Es gilt das beiliegende Merkblatt „Allgemeine Auflagen für Arbeiten in der Nähe öffentlicher Sielanlagen“ (107).
- (8) § 26 Abs. 1 HmbNatSchG verbiete das Fällen von Bäumen in der Zeit vom 15. März bis 30. September. Es seien keine Gründe für ein Abweichen hiervon ersichtlich. (91T)

Erwiderung:

- Zu (1) Die Einwendung ist unbegründet.
Im unmittelbaren Eisenbahnhinterland ist eine leistungsfähige Infrastruktur vorhanden. Hinsichtlich der Terminals CTH, Burchardkai und Altenwerder erfolgt der Zu- und Abtransport der Züge über den neu errichteten Bahnhof "Alte Süderelbe". Insoweit steht die Einwendung nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit der Westerweiterung. Schon heute hat der Hamburger Hafen den höchsten Schienenverkehrsanteil bezogen auf den Hinterlandverkehrsanteil aller europäischen Häfen und ist in dieser Hinsicht unbestrittener ökologischer Vorreiter. Im Übrigen erfolgt der Zu- und Abtransport der Züge in enger Abstimmung mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen und der Hafenbahn auch unter optimaler Nutzung vorhandener Kapazitäten.
In diesem Zusammenhang sei erwähnt, dass die Bahnumschlagsanlage bei CTH (EUROKOMBI) bereits in dem Maße ausgebaut ist, dass die zusätzlichen Kapazitäten durch die Westerweiterung problemlos aufgenommen werden können.

Entwurf

Zu den Erläuterungen zum Schienenverkehr (Antragsteil A3, Kapitel 4.4.2) kann ergänzt werden, dass gegenwärtig die Kapazitäten von auch zukünftig stark belasteten Knoten und Streckenabschnitten der Hinterlandverbindungen des Hamburger Hafens ertüchtigt werden. Außerdem hat der dreigleisige Ausbau der Strecke Hamburg – Hannover zwischen Stelle und Lüneburg nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens bereits begonnen und wird vor Fertigstellung der Westerweiterung abgeschlossen sein.

- Zu (2) Es wurde eingewandt, mögliche Belange des Katastrophenschutzes sollten berücksichtigt und der zunehmenden Größe des Terminalgeländes angepasst werden. Es wurde um rechtzeitige Informationen über die Veränderungen gebeten, damit die Notfallplanungen zeitnah angepasst werden können.
Bei der Vorhabenplanung wurden die Sicherheitsbelange selbstverständlich berücksichtigt. Dazu gehört auch die Schaffung der räumlichen Voraussetzungen für ausreichend dimensionierte Rettungswege etc.
Im Übrigen wird die Überprüfung der sicherheitstechnischen Anforderungen insbesondere in den nachgelagerten separaten Zulassungsverfahren für die Anlagen der Suprastruktur erfolgen.
- Zu (3) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
Verstöße gegen das BNatSchG, die BArtSchV und die genannten Richtlinien liegen nicht vor.
Hinsichtlich der Wasserrahmenrichtlinie sei gesondert darauf hingewiesen, dass die UVS die baubedingten Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Oberflächenwasser (S. 19) als gering negativ bewertet werden. Die betriebsbedingten Auswirkungen werden als unerheblich negativ eingestuft. Damit liegt kein Verstoß gegen das Verschlechterungsverbot vor.
- Zu (4) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
Aufgrund der bekanntermaßen besonderen Bodenverhältnisse im Vorhabensgebiet wurde die zuständige Bodenschutzbehörde bei der Hamburg Port Authority (E163) bereits im Vorwege im Rahmen der Machbarkeitsuntersuchung und der Genehmigungsplanung informiert und in den Abstimmungsprozess mit einbezogen. Rechtzeitig vor Beginn der Erdbauarbeiten wird E163 erneut informiert. Die Arbeiten vor Ort werden durch eine Fachbauüberwachung begleitet.
- Zu (5) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
Bilaterale Gespräche werden vor der Durchführung des Entwidmungsverfahrens für die Straße mit dem Leitungsträger geführt.
- Zu (6) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
- Zu (7) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
- Zu (8) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
Der Zeitpunkt der Baufeldräumung hängt vom weiteren Verlauf des Planfeststellungsverfahrens ab. Die Vorhabenträgerin ist bestrebt, die Baufeldräumung, insbesondere die Rodung der Gehölzreihe am Bubendeyufer, außerhalb der Vegetationszeit

Entwurf

durchzuführen. Vorsorglich wurde mit den Antragsunterlagen die Ausnahme von dem in Rede stehenden Verbotstatbestand beantragt (Teil A.3, Seite 62ff) falls der Baubeginn in den Verbotszeitraum fallen sollte und eine Verschiebung der Baufeldräumung zu einer erheblichen Verzögerung im Bauablauf führen würde.