ARCHIV · 2007–2008

Hafenerweiterung Stade-Bützfleth

Die Mustereinwendung der Bürgerinitiativen Haseldorfer Marsch und Bützfleth im Planfeststellungsverfahren zur Hafenerweiterung sowie eine Übersicht der damaligen Unterlagen und Presseberichte.

Einwendung

Hinweise und Mustereinwendung

Hinweise zur Mustereinwendung

Hafenerweiterung in Stade

Derzeit läuft ein Planfeststellungsverfahren zur massiven Erweiterung des Hafens in Stade-Bützfleth. Das Land Niedersachsen möchte durch eine Investition von rund 120 Millionen Euro dort zukünftig Container und Massengüter wie Erze, etc. lagern und verschiffen. Die Unterlagen in dem Planfeststellungsverfahren betreffen teilweise auch den Kohleanleger für das geplante Kohlekraftwerk der Firma Electrabel.

Sie können noch bis zum

Mittwoch, den 08.10.2008,

Einwendungen zu diesem Vorhaben erheben. Wenn Sie dies nicht tun, sind Sie im späteren Verfahren und mit Rechtsmitteln ausgeschlossen. Sie können die Einwendung an den Niedersächsischen Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz, Adolph-Kolping-Str. 6, Lüneburg, übersenden. Oder Sie geben die Einwendung bei der Stadt Stade (Rathausneubau), der Gemeinde Drochtersen, beim Amt Haseldorf oder beim Amt Elmshorn-Land ab. Die Einwendung muss innerhalb der genannten Frist eingegangen sein. Die Übermittlung per Telefax (Sendebericht aufheben!) ist möglich, die Übermittlung per E-Mail nicht.

Das beiliegende Muster soll Ihnen Anregungen für die Einwendungen geben. Es sollte auf jeden Fall durch eine Beschreibung Ihrer persönlichen Betroffenheit ergänzt werden. Ansonsten besteht die Gefahr, dass dieses Schreiben nicht als Einwendung anerkannt wird. Schreiben Sie z. B., in welcher Entfernung Sie oder Ihre Kinder von dem Vorhaben leben und/oder arbeiten/zur Schule gehen. Sind Sie Hauseigentümer/innen oder Mieter/innen? Gibt es besondere Belastungen (z. B. gesundheitlicher Art), die sich durch das Vorhaben noch verstärken könnten? Haben Sie einen Gewerbebetrieb, der sich durch das Vorhaben negativ entwickeln könnte? Haben Sie einen Garten/Balkon/Terrasse, welche/n Sie zur Erholung nutzen? Bauen Sie Obst oder Gemüse an? Kurz alles, was Sie persönlich im Zusammenhang mit dem Vorhaben betrifft.

Die Mustereinwendung ist hauptsächlich für Privatpersonen gedacht. Gemeinden müssten ebenfalls darlegen, wie sie durch das Vorhaben betroffen sind. Wohl nicht ausreichend ist die Mustereinwendung in naturschutzfachlicher Hinsicht für anerkannte Naturschutzverbände.

_____

_____

_____

_____

(Ihren Namen und Adresse bitte deutlich lesbar und vollständig eintragen)

Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft,

Küsten- und Naturschutz

- Direktion -

Adolph-Kolping-Str. 6

Lüneburg

Planfeststellungsverfahren: Hafenerweiterung Stade-Bützfleth

Erhebung von Einwendungen

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit erhebe ich Einwendungen gegen das Vorhaben der Hafenerweiterung in Stade-Bützfleth. In der derzeit vorliegenden Form lehne ich das Vorhaben insgesamt ab, weil ich negative Beeinträchtigungen durch Stäube und weitere Luftschadstoffe, Lärm, Gerüche, Erschütterungen

und Licht befürchte. Ich fürchte durch die Verengung und Vertiefung der Elbe negative Konsequenzen im Falle von Hochwasser. Ich fürchte um meine Sicherheit im Falle von Unfällen, Bränden oder Explosionen im erweiterten Hafen. Zudem könnte es sowohl im Fall von Störungen/Unfällen als auch beim regelmäßigen Betrieb des Hafens zu einer deutlichen Verschlechterung der Wasserqualität der Elbe kommen. Ich befürchte weiterhin negative Bodenveränderungen sowie Nachteile für das Grund- und Trinkwasser. Das Vorhaben wirkt sich negativ auf den Natur- und Artenschutz aus. Das Landschaftsbild und damit die Erholungsnutzung sind sehr negativ betroffen. Dies ist schlecht für den Tourismus, Arbeitsplätze werden verloren gehen. Ich befürchte aufgrund der nachlassenden Lebensqualität des Gebietes negative Auswirkungen auf den Wert meines Grundeigentums. Auch während der Baumaßnahmen wird es zu erheblichen Beeinträchtigungen durch Lärm, Erschütterungen und Staub kommen. Nicht ausreichend berücksichtigt ist, dass derzeit eine ganze Reihe von Vorhaben beantragt sind, die alle zu Umwelteinwirkungen führen und ggf. alle gleichzeitig realisiert werden sollen.

Ich mache daher u.a. Verstöße gegen das Grundrecht auf körperliche Unversehrtheit, das Eigentum und den eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb sowie Verstöße gegen das Planungsrecht geltend.

Ich bin persönlich durch das Vorhaben betroffen wie folgt:

_____

_____

_____

_____

_____

_____

_____

_____

_____

_____

(ggf. weitere Seite anfügen)

1. Erforderlichkeit der Hafenerweiterung

Die geplante Hafenerweiterung ist unstrittig mit Belastungen durch Immissionen für die Menschen, für die Natur und Landschaft sowie für die Elbe verbunden. Derartige Belastungen können nur dann zugelassen werden, wenn sie wirklich notwendig sind. In den Unterlagen wird behauptet, dass der derzeitige Hafen an der Belastungsgrenze arbeite. Ein Nachweis fehlt. Hinsichtlich des zukünftigen Bedarfs ist nur unkonkret von Anfragen die Rede. Einen Nachweis gibt es nicht. Das gleiche gilt hinsichtlich der angeblich in der Zukunft (wann?) umzuschlagenden und zwischenzulagernden Güter. Mit der gleichen Argumentation könnte dort am Ende auch halb so viel oder noch das Doppelte herauskommen. Es fehlt vollständig an einer wissenschaftlichen nachprüfbaren Prognose. In Flughafen- oder Straßenbauprojekten haben sich derartige Prognosen als unerlässlich erwiesen. Es wird gefordert, eine derartige Prognose durch einen unabhängigen Sachverständigen erstellen zu lassen und diese samt ihren Quellen öffentlich zur Einsichtnahme zur Verfügung zu stellen. Eine derartige Prognose muss selbstverständlich auch die Entwicklung des Transportaufkommens und die Umsetzung bzw. die in Planung befindliche Erweiterung der Hafenanlagen in Hamburg, Wilhelmshaven u.a. berücksichtigen.

2. Varianten

Weil es an einer auf wissenschaftlichen Grundsätzen beruhenden Prognose hinsichtlich des zukünftigen Frachtaufkommens mangelt, wurde keine nachvollziehbare Untersuchung der möglichen Varianten vorgenommen. Nicht nachvollziehbar untersucht wurden die Auswirkungen im Falle der Nichtumsetzung des Vorhabens (sogenannte Null-Variante fehlt). Die Prognose muss auch untersuchen, in welchem Umfang ortsnahe Umschlag- und Lagerflächen tatsächlich erforderlich sind. Denn hiervon hängen weitere mögliche Varianten ab. Bei einem kleineren Bedarf von Lagerflächen könnte ganz oder teilweise auf die Aufschwemmung und damit auf den Verlust von mehr als 30 ha Elbe- und Überschwemmungsflächen verzichtet werden. Letztere bedeuten einen enormen Eingriff und Risiken in bezug auf die (Hochwasser-) Sicherheit, die Elbe und ihr Strömungsverhalten, den Natur- und Landschaftsschutz sowie die Immissionen (z. B. während der dadurch deutlich verlängerten und intensivierten Bauzeit). Zu berücksichtigen ist auch, dass offenbar insbesondere deshalb große Hafenflächen jenseits des heutigen Deiches (elbseitig) geschaffen werden sollen, weil hierfür aufgrund der in Planung befindlichen Ansiedlung des Kohlekraftwerkes von der Firma Electrabel innerhalb des dortigen Industriegebiets keine ausreichenden Flächen mehr zur Verfügung stehen. Es ist Gegenstand des derzeit anhängigen Normenkontrollverfahrens, dass diese Flächen, die eigentlich für die hafenorientierte Nutzung durch die Landesplanung vorgesehen wurden, für ein Kraftwerk zur Verfügung gestellt werden sollen. Bevor man mit erheblichen Eingriffen zusätzliche Flächen schafft, sollte das Ergebnis des Normenkontrollverfahrens abgewartet werden. Insgesamt ist festzuhalten, dass die Variantenprüfung unvollständig und oberflächlich ist und nicht den Anforderungen genügt.

3. Staub- und Luftschadstoffe

Das Vorhaben ist mit einer Vielzahl von Quellen für Stäube und andere Luftschadstoffe verbunden: In den Unterlagen findet sich die Feststellung, dass die Motoren bzw. Hilfsmotoren der Schiffe während der Liegezeit dauerhaft laufen. Gleiches dürfte für die Reede gelten. Schiffsdiesel emittieren in erheblichen Umfang Feinstäube sowie krebserregende Stoffe. Hinzu kommen sämtliche Betriebsvorgänge im Hafen selbst, wie das Be- und Entladen sowie Zwischenlagern. Besonders problematisch ist dies bei Massengütern, die zunächst mit Greifern oder anderen Förderanlagen aus den Schiffen geholt werden, um dann auf Förderbändern oder Lkws abgekippt zu werden. Anschließend erfolgt ein weiteres Abkippen auf einer Halde. Nach der Zwischenlagerung müssen die Massengüter erneut aufgenommen und für den Weitertransport wiederum in neue Behältnisse abgeworfen werden. Die Massengüter sollen 1,4 Millionen Tonnen pro Jahr ausmachen. Eine Einschränkung auf die Art der Massengüter gibt es nicht. Es könnte sich z. B. auch um Stoffe für die Bauxid-Industrie, die Chemieindustrie oder um Kohle für die weiteren in Vorbereitung befindlichen Kraftwerke bei DOW, E.on oder anderen Orts handeln. Als weitere Quellen ist der komplette Verkehr auf sowie von und zu dem Hafengelände zu nennen. Auch hier werden Dieselmotoren eingesetzt. Hinzu kommen Staubaufwirbelung durch den Transport etc.

Bisher gibt es keine (nachvollziehbaren) Untersuchungen bzw. Unterlagen zu dieser Problematik. Dabei ist insbesondere unter Betrachtung der Vielzahl der örtlichen Vorhaben, die allesamt erheblich emissionsrelevant sind, die Frage angebracht, ob (europäische) Grenz- bzw. Immissionswerte noch eingehalten werden können. Es gibt nach wie vor keine belastbaren Messungen zu den örtlichen Vorbelastungen. Hieran ändert auch die Messung von E.ON nichts, denn auch die dortigen Messpunkte sind nicht geeignet, die maximalen Belastungen zu erfassen. Diese liegen nahe der diffusen Quellen. Zusätzlich arbeiten hier Menschen, die vor erheblichen Immissionen durch Nachbarbetriebe geschützt werden müssen. In Bützfleth selbst wurde dennoch beim Feinstaub eine Ausnutzung des Grenzwertes von 48 % festgestellt. Es ist zu befürchten, dass die tatsächlichen maximalen Belastungen deutlich höher liegen. Bedenklich ist auch, dass jedenfalls an einigen Tagen extrem hohe Werte festgestellt wurden, was die Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) auf S. 243 bestätigt. Die UVS räumt dort ebenfalls ein, dass jedenfalls zeitweise mit Staubbelastungen durch das Vorhaben gerechnet werden müsse; eine Qualifizierung wird aber fehlerhafter Weise nicht vorgenommen.

Ich befürchte, dass die Beeinträchtigungen durch Luftschadstoffe und Stäube nicht allein für die Menschen schädlich sein werden, sondern auch für die Natur und insbesondere für den Obstanbau, der rund um den Standort auf niedersächsischer und schleswig-holsteinischer Seite in großem Umfang durchgeführt wird und die Lebensgrundlage für eine Vielzahl von Landwirten und deren Beschäftigter darstellt. Es wird befürchtet, dass die Qualität von Obst und Gemüse

nachlässt, die Verkaufsfähigkeit der Produkte aufgrund von Anhaftungen nicht mehr gegeben ist und die Direktvermarktungsmöglichkeiten zu großen Teilen wegfallen werden.

Bereits beim Bau wird es zu unzumutbaren Staubbelastungen kommen, was ebenfalls nicht hinreichend (gutachtlich) berücksichtigt wurde.

4. Lärm

Ich befürchte erhebliche Beeinträchtigungen durch Lärm, ausgehend von dem geplanten Hafen sowie im Zusammenwirken mit den bestehenden sowie den geplanten Anlagen. Die völlig pauschale Gebietseinstufung der Nachbarschaft (Deichstraße u.a.) als Mischgebiet ist fehlerhaft. In tatsächlicher Hinsicht handelt es sich um allgemeine Wohngebiete mit entsprechend höherem Schutzbedürfnis. Die vorgelegte schalltechnische Untersuchung ist nicht nachvollziehbar und fehlerhaft. Laut Erläuterungsbericht ist bisher noch gar nicht klar, wie das genaue Betriebsregime in dem Hafen ablaufen soll. Mithin ist auch nicht klar, welche Maschinen mit welcher Auslastung zum Einsatz kommen werden. Diesbezüglich gibt es auch keinen konkreten Antrag. Daher ist zu erwarten, dass die Quellen unvollständig sind.

Deshalb bewegen sich die Annahmen in der schalltechnischen Untersuchung insgesamt im luftleeren Raum. Sie sind nicht konservativ, es werden viel zu geringe Auslastungszeiten angenommen. Bei dem veranschlagten Maximalumsatz an Gütern und Containern erscheint nicht nur die Auslastung der einzelnen Maschinen (insbesondere auch während der besonders kritischen Nachtzeiten), sondern auch ihre Anzahl viel zu gering. Gleiches gilt für den Verkehr innerhalb und angrenzend an das Hafengelände. Die eingesetzten Immissionsfaktoren sind pauschale Behauptungen und nicht nachvollziehbar. Sie erscheinen ebenfalls nicht konservativ und müssten belegt werden. Die Aussage, dass es bei den Nachbarn nicht mehr zu impulshaltigen Geräuschen kommen wird, wird deutlich in Zweifel gezogen. Das Absetzen von Containern oder aber auch das Ver- bzw. Entladen von Massengütern wie Erzen ist mit extremen Impulsen verbunden. Es besteht die Erwartung, dass sich diese bis in bewohnte Gebiete hineinziehen. Zumindest wird es zu extremen Spitzenpegeln kommen, die nachts zu einem (dauerhaft gesundheitsschädlichen) Aufwachen führen werden. Aufgrund der fehlerhaften Gebietseinschätzung wurden Zuschläge für Ruhezeiten zu Unrecht weggelassen. Eine Auseinandersetzung mit weiteren Zuschlägen (Tonhaltigkeit, tieffrequente Geräusche durch große Schiffsdiesel u.a.,) erfolgt nicht. Es wird bezweifelt, dass es ein Zufall ist, dass die nächtlichen Zusatzimmissionen den angeblichen Richtwert genau um 6 dB(A) unterschreiten. Dies wurde wohlmöglich „hingerechnet“ und wird bezweifelt. Die tatsächlichen Belastungen im Betrieb werden höher sein. Auch diesbezüglich fehlt die Prognose, mit welchen Güterströmen im Prognosezeitraum zu rechnen ist und wie sich diese auf Tage und Nächte aufteilen.

Die Vorbelastung ist nicht konservativ betrachtet, da die Messungen fehlerhaft sind. Zudem sind offenbar nicht alle in konkreter Planung oder Errichtung befindlichen Vorhaben berücksichtigt.

Es fehlen jegliche Aussagen zu Lärmbelastungen auf der gegenüberliegenden Elbseite in Schleswig-Holstein. Im übrigen ist nicht ersichtlich, dass die Immissionspunkte (IPs und ZPs) den Anforderungen entsprechend ausgewählt wurden.

Die Aussagen zum Baulärm sind in den Unterlagen inkongruent, fehlerhaft, nicht nachvollziehbar und nicht konservativ. Es werden Überschreitungen der AVV-Baulärm erwartet. Es ist nicht berücksichtigt, dass z. B. der Kohleanleger und viele weitere Bauvorhaben gleichzeitig verwirklicht werden. Insgesamt ist mit einer massiven Belastung zu rechnen, die uns erheblich beeinträchtigt und die möglicherweise tagsüber die Erholung und nachts ein Schlafen über eine jahrelange Bauzeit hinweg unmöglich machen wird.

Selbst bei einer Einstufung als Mischgebiet werden die Immissionsrichtwerte nachts erreicht und nach nachbarlichen Messungen teilweise überschritten. Es wird massiv bezweifelt, dass es gelingen kann, eine derartig große Hafenerweiterung zu realisieren, ohne dass es zu zusätzlichen Lärmbelastungen für die Anwohner kommt.

Die Berechnungen zum Verkehrslärm sind nicht nachvollziehbar. Der Umfang des LKW-Verkehrs ist unrealistisch knapp angegeben und wurde offenbar nicht gutachterlich ermittelt, sondern von N-Ports vorgegeben. Fraglich erscheint auch, warum erst von einer Begrenzung des LKW Verkehrs auf die Tagesstunden die Rede ist, dann aber eine Ausweisung in der Nacht erfolgt. Der Vorhabenträger muss sich schon festlegen, ob er nachts Transporte ermöglichen will oder nicht. Nicht einbezogen wurde der Verkehr im Falle der – vermutlich zum Betrieb erforderlichen - Nordanbindung. Hinsichtlich der Schienenanbindung kommt die Berechnung für die lauteste Nachtstunde zu unrealistisch niedrigen Zusatzbelastungen. Es ist zudem nicht erkennbar, dass möglicherweise erforderliche Rangierfahrten berücksichtigt wurden. Es werden durch das Vorbeifahren und ggf. ankoppeln von angeblich max. 3 Güterzügen á 700 m pro Nachstunde sehr laute Einzelereignisse befürchtet, die immer wieder zu einem Aufwachen der Anwohner führen werden.

5. Erschließung und Verkehr

Die Erschließung des Vorhabens ist nicht bzw. ist nicht in ausreichendem Maße gesichert. Solange diesbezüglich keine Klärung erfolgt ist und die durch die notwendige Erschließung entstehenden Beeinträchtigungen bekannt sind und einbezogen werden können, darf ein Planfeststellungsbeschluss nicht ergehen. Auf Seite 17 des Erläuterungsberichtes heißt es, dass eine Schienenanbindung Voraussetzung für einen wirtschaftlichen Terminal-Betrieb und kundenseitig notwendig sei. Ob und wie eine Schienenanbindung geschaffen werden kann, die

leistungsfähig genug, für die Anwohner/innen zumutbar und gleichzeitig auch noch finanzierbar ist, ist vollkommen unklar. Die Aussagen hierzu in den Planfeststellungsunterlagen sind viel zu oberflächlich und lassen eine Realisierbarkeit nicht ansatzweise erkennen. Ähnliches gilt für die Straßenanbindung: In einer Beschlussvorlage des Ortsrates Bützfleth in seiner Sitzung am 03.09.2008 zur Hauptsache Nr. 364/08 heißt es, dass der Knoten L 111/Bützflether Industriestraße bereits an der Grenze seiner Leistungsfähigkeit und Sicherheit angelangt sei. Überschlägige Verkehrsuntersuchungen würden zeigen, dass es bei voller Auslastung zukünftig, trotz des möglicherweise vorgesehenen (aber wohl nicht gesicherten) Ausbaus der bisherigen Anbindung bei voller Auslastung zu Engpässen bei Zu/Abgangsverkehr kommen wird, wenn nur eine Straßenanbindung bestehe. Auch aus Gründen der Gefahrabwehr sei ein zweiter Angriffsstrich oder Fluchtweg wünschenswert (wir meinen: unbedingt erforderlich). Deshalb sei eine Hafenerschließungsstraße Nord projektiert worden.

Eine nachvollziehbare Verkehrsuntersuchung liegt den Planfeststellungsunterlagen nicht bei. Angesichts der beschriebenen Situation und der zu erwartenden Umschlagsmengen sowie der auf dem Gelände projektierten Anlagen und Vorhaben ist eine Verkehrsuntersuchung unbedingt erforderlich. Zu befürchten ist ein Verkehrschaos, welches auch die Bewohner von Bützfleth und angrenzenden Orten in Mitleidenschaft zieht. Es kann nicht sein, dass das Land Niedersachsen 120 Millionen € Steuergelder investiert, ohne vorher Klarheit über eine ausreichende Erschließung der Straße und Schiene zu schaffen. Die Realisierbarkeit der nördlichen Hafenerschließungsstraße ist aus Gründen des Lärmschutzes, der Staubentwicklung, des Natur- und Landschaftsschutzes, der Finanzierbarkeit sowie des Grunderwerbs völlig offen. Völlig unverständlich ist, warum die Straße (und teilweise auch die Schiene) in den Planfeststellungsunterlagen nicht an der Süderelbe geführt werden, sondern in der Nähe von der Deichstraße und dem Ortskern von Bützfleth (jenseits des Deiches). Ein weiteres Problem dürfte sich daraus ergeben, dass es keine höhengleichen Kreuzungen mit der Schienenanbindung geben soll und zudem die Süderelbe überquert werden muss. Die Gleise und/oder die Straße müssten in Hochlage geführt werden, was dazu führt, dass der Deich keinerlei Schutz mehr vor Lärm bietet. Inakzeptabel wäre es, wenn der Straßen- und/oder Schienenanbindung der bisherige Schutzstreifen an der Westgrenze des Industriegebietes zum Opfer fallen würde, also dort die Bäume gefällt und durch Verkehrswege ersetzt werden würden. Denn dann würden nicht nur die Immissionen zunehmen, sondern auch jegliche optische Trennung zwischen Industrie- und Wohnnutzung wegfallen (negativer Einfluss auf Erholung und Grundstückswerte). Zudem würden durch die beschriebenen Anbindungen wohl die nördlich befindlichen Teiche in Mitleidenschaft gezogen werden.

6. Hochwasser und Deichsicherheit

Befürchtet werden Überschwemmungen und Deichbrüche, die durch das gegenständliche Vorhaben begünstigt werden. Das Vorhaben führt zu einer deutlichen Verengung der Elbe, die (soweit ersichtlich) beispiellos in diesem Bereich der Elbe ist. Es wird befürchtet, dass die Verengung selbst oder aber ober- bzw. unterhalb oder auf der Seite von Schleswig-Holstein an den Hochwasserschutzanlagen im Falle von (Sturm-) Fluten Beschädigungen auslöst oder diese unterstützt. Die Folge wären verheerende Überflutungen ganzer Landstriche. Wir sind der Auffassung, dass dies bisher nicht ausreichend geprüft wurde. Probleme sehen wir nach wie vor auch bei den in den Unterlagen beschriebenen Deichdurchstichen und Deichüberfahrten. Auch hier könnten die Schutzeinrichtungen versagen mit den beschriebenen Folgen. Weiter befürchten wir, dass es wegen der Aufschüttungen / Verstärkungen im Deichbereich des Vorhabens zu negativen Konsequenzen an den angrenzenden / gegenüberliegenden Deichabschnitten im Falle von Hochwasser kommen wird.

Die Berechnung des Bemessungswasserstandes von NN + 757 cm ist nicht nachvollziehbar. Gleiches gilt für die Seegangsmodellierung und den Bemessungswellenlauf. Insgesamt ist das Gutachten des NLWKN sehr fraglich, denn aus ihm geht nicht einmal der Auftraggeber hervor. Die Auftragszeiten lassen jedoch die Befürchtung aufkommen, dass das Gutachten von N-Ports beauftragt wurde. Dies würde bedeuten, dass das NLWKN gleichzeitig für N-Ports arbeitet und Planfeststellungsbehörde ist. Dies wäre inakzeptabel.

7. Wassergefährdung

Weitere Einwendungen bezüglich des Wassers: Auf dem Gelände sollen offenbar größere Mengen von Gütern für die Chemie- und andere Industrien zwischengelagert werden. Es ist zu erwarten, dass diese wassergefährdend sind. Ein ausreichendes Sicherheitskonzept, welches Unfälle mit derartigen Stoffen vermeidet und im „ dennoch Fall“ die Auswirkungen begrenzt, ist nicht ersichtlich, die UVS bleibt insofern völlig pauschal. Es wäre aber bereits mit den gegenständlichen baulichen Maßnahmen umzusetzen. Der Erläuterungsbericht auf Seite 26 spricht selbst davon, dass ein besonderes Gefahrenpotential bei der Lagerung nicht berücksichtigt sei. Inakzeptabel ist weiterhin, dass das Niederschlagswasser auf der Zufahrtsstraße direkt in die Elbe gelangen soll. Insbesondere dann, wenn es nur die eine Zufahrt geben wird, sind erhebliche verkehrliche Belastungen zu erwarten. Damit steigt die Unfallgefahr. Es ist auf jeden Fall zu verhindern, dass auf der Zufahrtsstraße austretende Flüssigkeiten ungehindert in die Elbe gelangen können.

Laut Seite 27 des Erläuterungsberichtes kann wegen des MARPOL-Abkommens die Abwasserentsorgung der im Hafen liegenden Schiffe nicht erzwungen werden. Sofern dies heißen sollte, dass Abwässer von den Schiffen in die Elbe fließen, wäre dies aus hygienischen (in unmittelbarer Nähe befinden sich Strände) und aus Umweltschutzaspekten völlig inakzeptabel.

Angesichts der örtlichen Situation wird bezweifelt, dass es keine Handhabungsmöglichkeit gibt, die Abwasserentsorgung der Schiffe zu erzwingen.

8. Sicherheitsbelange

In dem Hafen sollen unter anderem Chemie-Container gelagert und verladen werden. Wir befürchten Brände und Explosionen (z.B. ausgelöst durch Schiffshavarien aber auch bei den Ver- und Entladevorgängen sowie der Zwischenlagerung und den Transportvorgängen), die sehr negative Einflüsse auf Mensch und Natur hätten. Zudem befürchten wir Dominoeffekte zu den angrenzenden Industrie- und Störfallanlagen. Aufgrund der Lagerung von Chemie-Containern ist zu prüfen, ob die Grundsätze der Störfallverordnung Anwendung finden. Weiterhin bezweifeln wir eine ausreichende Sicherheit vor Anschlägen (großes Kraftwerk in unmittelbarer Nähe geplant, Chemiebetriebe vorhanden).

9. Natur- und Landschaft, FFH

Es sind negative Auswirkungen auf den Naturschutz, den Artenschutz, das Landschaftsbild und europäische Schutzgebiete zu befürchten.

Im Gegensatz zu den Planfeststellungsunterlagen sind erhebliche Beeinträchtigungen von FFH-Gebieten zu erwarten. Dies gilt bereits deshalb, weil die Nicht-Ausweisung des betreffenden Bereiches der Elbe als FFH-Gebiet willkürlich erfolgte und nicht mit naturschutzfachlichen Argumenten begründbar ist. Weiter ist festzustellen, dass das FFH-Gebiet Schwingetal insbesondere dem Schutz wandernder Fischarten dient. Die Fischarten wandern über die Elbe in die Schwinge. Dies geschieht vorwiegend nicht in der tief ausgebaggerten Fahrrinne und den Hauptströmungsbereichen, sondern in den Flachwasserbereichen. Das gegenständliche Vorhaben führt dazu, dass der westliche Flachwasserbereich der Elbe praktisch komplett unterbrochen wird. Die zu schützenden Wanderungsbewegungen werden damit unmöglich oder aber jedenfalls massiv eingeschränkt. Es kommt hinzu, dass Elbe aufwärts im Bereich des geplanten EON-Kraftwerks Ähnliches passieren soll. Damit ist das FFH-Gebiet Schwingetal sowohl elbauf- als auch elbabwärts hinsichtlich der Wanderungsbewegung der Fische abgeschnitten.

Auf der schleswig-holsteinischen Elbseite gibt es noch einige Bereiche, deren Ufer noch nicht wasserbaulich befestigt sind. Diese Bereiche sind unter naturschutzfachlicher Sicht besonders wertvoll. Es wird befürchtet, dass sich durch die Verengung der Elbe im Falle der Verwirklichung der Hafenerweiterung die Strömungsverhältnisse deutlich ändern und erhöhen. Zu erwarten ist eine Art „Düseneffekt“. Er wird dort zu nachteiligen Veränderungen führen, wo die Ufer am schwächsten sind. Das dürfte u.a. in den zuvor genannten unbefestigten – aber deshalb

besonders wertvollen – Bereichen auf schleswig-holsteinischer Seite der Fall sein, die ebenfalls unter europäischem Schutz stehen.

Soweit bekannt, läuft ein planfestgestelltes Beweissicherungsverfahren der letzten Elbvertiefung. In dieses würde durch das Vorhaben eingegriffen; die Erkenntnisse würden wertlos und könnten auch keine Grundlage mehr für die nächste anstehende Elbvertiefung sein.

Das Kompensationskonzept ist unzureichend. Es wird bezweifelt, dass die Kompensation ausreichend ist. Die Flächen für die Kompensationsmaßnahme sind soweit ersichtlich bisher nicht gesichert. Es wird bezweifelt, dass die vorgesehenen Flächen überhaupt kompensationsfähig sind, denn sie stehen bereits unter Naturschutz. Kompensationsmaßnahmen, die ihrerseits Befreiungen/Ausnahmen von naturschutzrechtlichen Verboten benötigen, werden abgelehnt.

Es ist bisher nicht dargetan, dass die Eingriffe in Natur und Landschaft unvermeidbar sind. Dazu bedürfte es einer entsprechenden Rechtfertigung; also einer Prognose der tatsächlich realistisch zu erwartenden Güterumsätze sowie einer hierauf aufbauenden Variantenuntersuchung. Auf die entsprechenden Abschnitte in dieser Einwendung wird verwiesen. Gleiches gilt hinsichtlich der Zerstörung gesetzlich geschützter Biotope und Ausnahmen zu artenschutzrechtlichen Verboten.

Aus der Landesplanung (LROP) ergibt sich insbesondere für die nördlich angrenzenden Flächen ein Vorrang für Natur und Landschaft bzw. für europäische Schutzgebiete. Das Vorhaben ist hiermit nicht in Übereinstimmung zu bringen, weil es dazu führen dürfte, dass die bereits bestehenden Schutzgebiete beeinträchtigt werden.

Es wird bezweifelt, dass die Vorgaben der Wasserrahmenrichtlinie in Übereinstimmung mit diesem Vorhaben zu bringen sind.

Die erhebliche Beeinträchtigung des Landschaftsbildes wird durch die UVS zwar gesehen, aber nicht ausreichend gewürdigt. Vor allem hätte untersucht werden müssen, ob das Landschaftsbild nicht durch einen Verzicht auf die Aufspülungsflächen weitergehend erhalten werden könnte. Die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes hat weit reichende negative Folgen für die Erholungsnutzung und den Tourismus. Soweit es auf S. 239 der UVS heißt, die Siedlungsflächen in Bützfleth hätten nur eine geringe Bedeutung, wird dem nachdrücklich widersprochen.

Im übrigen mache mir die Stellungnahme des BUND Landesverbandes Nds., die über die Kreisgruppe Stade erarbeitet wurde, ergänzend zu eigen.

10. Elektrabel

Die Unterlagen erwecken durch den unmittelbaren Übergang in den geplanten Kohleanleger von Elektrabel sowie die angeblich erforderlichen Kühlwasserentnahme- und Rückführungseinrichtungen den Eindruck, als würde das Land Niedersachsen mit Steuergeldern planungsrechtlich erst die Voraussetzungen für die von Elektrabel beantragten Anlagen herbeiführen: Im Vergleich zu dem Großvorhaben der Hafenerweiterung könnte der Eindruck entstehen, dass die von Elektrabel elbseitig geplanten Anlagen kaum noch eine Rolle spielen (vernachlässigbar sind). Die Unterlagen scheinen in großer Eile und ohne gründliche Prognosen sowie Klärung der erforderlichen Erschließung zusammen gestellt, was diesen Eindruck bestärkt. Mit großem Erstaunen und Sorge haben wir der Erläuterung der Varianten zur Straßen- und Gleisanbindung entnehmen können, dass Elektrabel offenbar nördlich des beantragten Kraftwerkes einen weiteren Kraftwerksblock plant (Seite 6). Dies wäre aus Gründen des Immissions-, Klima- und Naturschutzes (dort befinden sich Teiche und Bäume) nicht erträglich.

Die von Elektrabel in Auftrag gegebene wasserbauliche Systemanalyse ist nicht nachvollziehbar. Sie ist fehlerhaft, weil sie offenbar u.a. auf nicht mehr aktuellen Planungen beruht (Auftrag 2006, Gutachten August 2007). Im übrigen sind die dortigen Modelle für einen Nichtfachmann nicht nachvollziehbar beschrieben und werden daher angezweifelt. Gleiches gilt für die Ergebnisse.

Die Auswirkungen des Vorhabens ergeben sich auch aus dem Zusammenwirken mit anderen Projekten, insbesondere dem oder den Kraftwerksvorhaben samt Nebeneinrichtungen der Elektrabel. Die Kühlwasserentnahme und –einleitung sind jedoch offenbar nicht Gegenstand dieses Verfahrens. Im übrigen mache ich mir die auf dem immissionsschutzrechtlichen Erörterungstermin zum Kraftwerk seitens des BUND zur Kühlwasserproblematik gemachten Äußerungen zu eigen. Hier waren Vertreter Ihrer Behörde zu gegen; ein Protokoll wurde gefertigt.

11. Weiteres

Weitere zu rügende Gesichtspunkte:

§ Lt. Erläuterungsbericht sind die Konstruktionsdetails nur beispielhaft benannt. Auf welche bezieht sich das? Sind sie hinsichtlich der Emissionen konservativ angesetzt? Wie wird sichergestellt, dass es später nicht schlimmer kommt.

§ Angeblich existiert ein Baugrund- und Gründungsgutachten. Dieses wurde offenbar nicht ausgelegt, obwohl es sicherheitsrelevant sein kann. Es wird bezweifelt, dass der Baugrund geeignet ist.

§ Die öffentliche Bekanntmachung enthält mind. eine fehlerhafte Adresse. Zudem wird sie der erforderlichen Anstoßwirkung nicht gerecht, denn der enorme Umfang der geplanten Hafenerweiterung wird nicht ansatzweise deutlich gemacht.

§ Es werden durch den Bau und den Betrieb erhebliche Erschütterungen befürchtet. Dies gilt einerseits hinsichtlich der benachbarten Wohnhäuser aber auch hinsichtlich empfindlicher und sicherheitsrelevanter Betriebe in unmittelbarer Nähe zum Vorhaben.

§ Es werden Lichtimmissionen wegen des 24h-Betriebes (Erleuchtung sämtlicher Betriebsflächen?) befürchtet, die sowohl für die Menschen als auch für Natur und Landschaft beeinträchtigend sein könnten.

§ Es werden erhebliche Belastungen durch das Ausbaggern der Elbe (Freisetzung von abgelagerten Schadstoffen) befürchtet.

Aufgrund der vielen offenen Fragen und der großen Bedeutung des Vorhabens für die örtliche Entwicklung halte ich einen Erörterungstermin für unbedingt erforderlich.

Ich widerspreche der Weitergabe sämtlicher persönlicher Daten an Dritte.

Sollte die Planfeststellungsbehörde diese Einwendung als Masseneinwendung ansehen, benennen wir als Bevollmächtigten vorsorglich: Herrn Rolf Köser, Stade-Bützfleth.

Mit freundlichen Grüßen

Ort, Datum Unterschrift

Einwendung als Download

- Einwendung Hafenerweiterung – Die Einwendung muss spätestens bis zum 08.10.2008 bei der zuständigen Stelle eintreffen! Weitere Hinweise finden sich unter dem Punkt Hafenerweiterung/Einwendung.

Unterlagen und Presse

Unterlagen der Behörden und Zeitungsartikel sind nur mit Titel, Datum und Quelle aufgeführt.

Hafenerweiterung

- Stader Tageblatt vom 15.04.2009
- Stader tageblatt vom 15.01.2009
- PFV-Bekanntmachung_NLWKN_Hafenerweiterun…
- Erläuterungsbericht zum Planfeststellungsverfahren Hafenerweiterung

- Karte zum Erläuterungsbericht
- Ortsratsitzung zur Hafenerweiterung
- Industriebahn_Planung der Stadt
- Stader Tageblatt vom 09.09.2008

FFH-Verträglichkeit

- Hafenerweiterung Stade-Bützfleth und Errichtung eines Kohleanlegers - FFH-Verträglichkeitsuntersuchung

Infrastruktur

- Stader Tageblatt vom 30.08.2008
- Stader Tageblatt vom 11.07.2008
- Stader Tageblatt vom 27.06.2008

Logistikflächen

- Stader Tageblatt vom 19.08.2008
- Stader Tageblatt vom 11.07.2008
- DIE WELT vom 05.03.2007