



5

005456

Freie und Hansestadt Hamburg Behörde für Soziales, Familie, Gesundheit und Verbraucherschutz

BSG, Amt G, Billstr. 60, D - 20539 Hamburg

BWA / ZR

nachrichtlich A/VS3, B/VS3, H/VS3,
M/VS3

per E-Mail versandt

Fachabteilung Gesundheit und Umwelt
G 253 -

Billstr. 60
D - 20539 Hamburg
Telefon 040-42637 - 2405 Zentrale - 00
Telefax 040-427946- 328
Behördennetz 0 426 37-2405

Ansprechpartnerin Frau Dr. Lommel
Zimmer 817
E-Mail Annette.Lommel@bsg.hamburg.de

Az. G253/ 529-02 25/30
03.05.2007

Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe für 14,5 m tiefgehende Containerschiffe - Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UVU) -

Aus Sicht des vorsorgenden Gesundheitsschutzes äußern wir uns zum Schutzgut
Mensch der Umweltverträglichkeitsuntersuchung UVU wie folgt:

Schutzgut Mensch/ Luft

Den Ausführungen zum Schutzgut Luft kann aus Sicht des vorsorgenden
Gesundheitsschutzes weitgehend gefolgt werden, jedoch nicht der Schlussfolgerung, die
Auswirkungen auf Luft durch Schiffsverkehr seien „neutral“. Auch wenn Grenzwerte nicht
überschritten werden, ist es im Sinne des vorsorgenden Gesundheitsschutzes, eine gute
Luftqualität zu erhalten und nicht zu verschlechtern. Dies entspricht auch dem Ziel der
EU-Richtlinien zur Außenluft.

Durch den zu erwartenden Schiffsverkehr auf der Elbe (Steigerung um 27 % bis 2015
gegenüber 2004) ist gemäß Prognose keine Überschreitung von Immissionsgrenzwerten
zu erwarten. Kurzzeitige Belastungsspitzen im Bereich Hamburg treten jedoch auf (zum
Beispiel Anleger Blankenese), sie bleiben unterhalb der Kurzzeit-Grenzwerte.
Einschränkend muss gesagt werden, dass der Prognose nur eine grobe Abschätzung
zugrunde liegt.

Die Vorbelastung ist mit Ausnahme der Messstation Veddel gering; in Veddel trifft die
Zusatzimmission auf eine Überschreitung des NO₂-Jahresmittelwertes.

Die Immissionsprognose durch Schiffe berücksichtigt nicht die Auswirkungen der
Schiffsliegezeiten im Hamburger Hafen. Nach dem Gutachten des Germanischen Lloyd
von 1997 sind jedoch 88% der Emissionen im Hamburger Hafen auf die Liegezeiten von
Schiffen zurückzuführen.

Bei den Ausführungen auf den sinkenden Schwefelgehalt der Schiffstreibstoffe, der zu
einer Verringerung von SO₂-Immissionen führe, sollte berücksichtigt werden, dass selbst

ein Gehalt von 0,1 % S im Schiffsdiesel zu hoch ist, um Abgasereinigungsanlagen beziehungsweise Partikelminderungssysteme in Schiffen betreiben zu können.

Es wird darauf hingewiesen, dass es einen Grenzwert für Ruß nicht mehr gibt.

In der Zusammenfassung zur UVU sollte in den Ausführungen zu den Schadstoffimmissionen klarer dargestellt werden, dass sich die Bewertung auf eine Gesamtbelastung aus Vorbelastung und geschätzter Zusatzbelastung durch die Schiffe bezieht. Bei PM₁₀ fehlt der Hinweis, dass der Kfz- Verkehr eine erhebliche Immissionsquelle ist. Teilweise wird von Emissionen gesprochen, wenn wahrscheinlich Immissionen gemeint sind. Außerdem sollten die Angaben zu Dauer und Umfang der Bauphase ergänzt werden.

Schutzgut Mensch/ Lärm

Den Schlussfolgerungen kann weitgehend gefolgt werden.

Der fließende Schiffsverkehr an der Hamburger Strecke zwischen Othmarschen und Blankenese führt zu höheren, Lärmimmissionen, die mit bis zu 48,9 dB (A) noch unter dem Straßenverkehrslärm liegen, nachts teilweise aber darüber. Die zur Orientierung herangezogenen Grenzwerte der 16. BImSchV werden unterschritten, die Orientierungswerte der DIN 18005 Schallschutz im Städtebau nachts überschritten. Die vorhabensbedingte Zusatzlärmimmission wird mit 1,5 dB(A) prognostiziert.

Während der langen Bauphase in der Fahrrinne im Hamburger Bereich von 12 Monaten kommt es zu Lärmbelastungen in Wohngebieten durch die eingesetzten Geräte zu einer Überschreitung der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm. Inwieweit die hilfsweise herangezogene TA Lärm anzuwenden ist, sei dahingestellt. In jedem Fall, auch weil die Bauphase lang ist, sind die vom Gutachter vorgeschlagenen Minderungsmaßnahmen unbedingt umzusetzen.

Auch bei den sich auf etwa 17 Monate erstreckenden Bauarbeiten am Richtfeuer Blankenese sind Überschreitungen der Immissionsrichtwerte für Baulärm an den nächst gelegenen Wohnbebauungen nicht auszuschließen. Auch die Erholungsmöglichkeiten sind beeinträchtigt. Es sollten Minderungsmaßnahmen ergriffen werden.

Der von den Schiffen im Hafen erzeugte Lärm bleibt unberücksichtigt, ebenso wie die von Schiffshörnern erzeugten Geräusche. Eine Gesamtlärmbetrachtung wird nicht angestellt. In der Zusammenfassung sollten Ausführungen zu Erschütterungen ergänzt werden.

Insgesamt sind die Auswirkungen auf die Gesundheit des Menschen überwiegend angemessen berücksichtigt.

Dr. Annette Lommel