



E-Mail

WG: Pressemeldung zum "Runden Tisch Godorfer Hafen"

Von:

An:

Datum:

das war meine Einwendung an die HGK vom 1. Sept. 2012 (Lärmbelastung und Hochwasser), welche unbeantwortet blieb.

[REDACTED] an Frau Steiner (SPD) und Kummer - von beiden keine Rückmeldung oder Nachfragen.

Von:

Gesendet: Samstag, 1. September 2012 06:28

An:

Cc:

Betreff: Pressemeldung zum "Runden Tisch Godorfer Hafen"

Sehr geehrter Herr Dr. Zeese,

aus Ihrer Pressemitteilung vom 31. August 2012 möchte ich diesen Wortlaut aufgreifen:

Horst Leonhardt, Vorstandssprecher der Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) sagte dazu: „Wir wollen die Einwendungen der Betroffenen in die weitere Planung aufnehmen. Das können wir jedoch nur, wenn wir sie kennen.“

Gleichzeitig darf ich an seine Worte am Runden Tisch vom 30.08.2012 erinnern: "Wenn Morgen das Bundesverwaltungsgericht ein Grundsatzurteil zu Gunsten der HGK fällt, rollen Übermorgen die Bagger an.

Welchen Sinn soll denn dann noch der Runde Tisch haben?

Meine Einwendungen gegen das Projekt, hatte ich im Oktober 2004 eingereicht. Dazu zählten insbesondere eine Zunahme der Geräusch- und Geruchsbelastung und ein unkalkulierbares Risiko bei extrem Hochwasser.

Weil Sie eine aktive Mitgestaltung angeregt haben und Frau Dr. Kummer in ihrer Mail vom 31.08.2012 nochmals darauf hingewiesen hat, erhalten Sie hiermit meine Bedenken zur Hafenerweiterung in ausführlicher Darstellung.

Geräuschbelastung

Zu dem Punkt Geräuschemission hatten die damaligen Gutachter im Anhörungsverfahren gesagt, dass es zu keinem Akkumulationseffekt kommen würde und das Wohngebiet Sürth durch einen langen Schuppen abgeschottet würde. Zusätzlich würde eine Lärmschutzwand errichtet werden - Zitat Baum-Gutachten: "Verschiedene Lärmschutzmaßnahmen (z.B. Errichtung einer Lärmschutzwand) und ein eingeschränkter Nachtbetrieb des Hafens sollen die Einhaltung (bzw. Unterschreitung) der Lärmschutzrichtwerte an den Messstellen

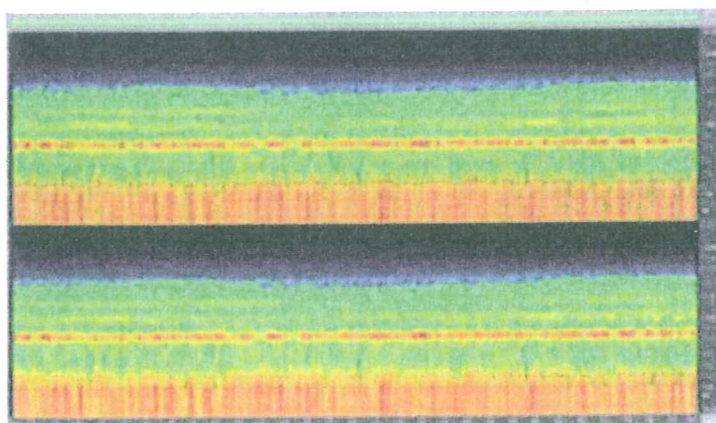
garantieren."

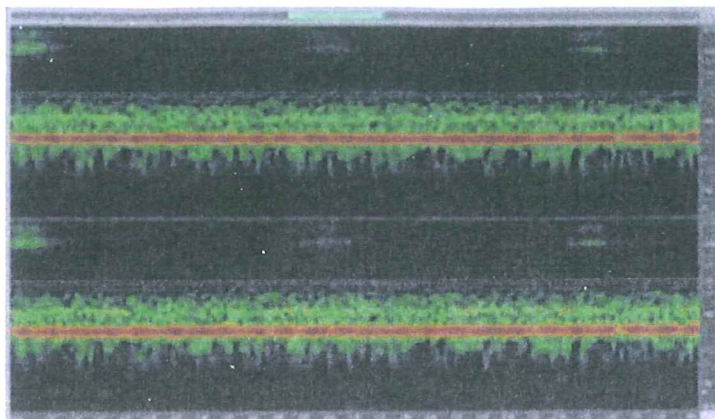
Wie Sie wahrscheinlich schon wissen, wird der erwähnte Schuppen nicht gebaut werden und die Lärmschutzwand soll nicht für Sürth, sondern für Godorf gebaut werden. Damit gibt es für Sürth keinen Lärmschutz!

Für die Belastung bzw. Betroffenheit der Anwohner im geplanten Ausbaugebiet, wurden nur die lokalen Emissionsquellen betrachtet. Das ein höheres Schiffsaufkommen auch eine Verlagerung der Parkmöglichkeiten mit sich bringt und ein Akkumulationseffekt zu den bestehenden Geräuschquellen eintritt, wurde nicht berücksichtigt. Schon heute sind in den Nachtstunden in angrenzenden Wohnbereichen - besonders durch die Rodung begünstigt -, Dauerwerte von 55 dBA anzutreffen (gemessen durch das Landesumweltamt Nordrhein-Westfalen, Essen) und werden von den Behörden durch großzügige Aufschlagsberechnungen toleriert. Das Baum-Gutachten bemerkt auf Seite 146, dass in einem Abstand von 600 Meter nur 154 Anwohner betroffen wären. Hätte man den Radius auf 800 Meter erhöht, wären Godorf und Langel mit betroffen gewesen sowie mehrere Straßenzüge in Sürth, wodurch die Betroffenheit auf weit über 1.000 gestiegen wäre.

Schall (Geräusche) hören nicht bei 600 m auf. Eine Verdopplung der Entfernung (z.B. von 600m auf 1.200m) vermindert den Schalldruckpegel nur um 6 dB (mathematisch ausgedrückt, der Schalldruck nimmt umgekehrt proportional mit zunehmendem Abstand "r" von der Schallquelle ab, also mit $1/r$). Eine genaue Berechnung des Luftabsorptionskoeffizienten wäre an dieser Stelle zu wissenschaftlich. Weil die Maßeinheit dB ein logarithmisches Maß ist, bedeutet eine Erhöhung um 10 dB(A) annäherungsweise eine Verdopplung der empfundenen Lautstärke, das entspricht einer Verdreifachung des Schalldrucks bzw. einer Verzehnfachung der physikalischen Schallintensität. Eine Reduzierung um 10 dB(A) verhält sich entsprechend umgekehrt.

Für bestimmte Geräuschsituationen werden noch Zuschläge auf die dB(A)-Pegel vergeben, so z.B. für Tonhaltigkeit ("Quietschen von Schienenfahrzeuge"), Impulshaltigkeit ("Hämmern, Stoßen, Container stapeln"). Eigene Spektralanalysen, bezogen auf Hafengeräusche, haben ein interessantes Ergebnis erbracht. So blieb z.B. aus einem breitbandigen Gebläsegeräusch mit vielen Oberwellen, in einer Entfernung von 820 Meter nur noch ein sauberer Sinuston von 580Hz mit einem Schalldruck von 34-48 dBA (auf- und abschwelend) übrig, der als extrem störend empfunden wird, weil diese Geräusche bis zu 2 Tage anhalten (parkende Schiffe über das Wochenende). In der Anlage finden Sie zwei Audiodateien, welche die Geräusche im Nahabstand und in 820 m Entfernung wiedergeben.





breitbandigen Gebläsegeräusch, 46 m Abstand zum Schiff
Schalldruck von 34-48 dBA (Hausbereich)

Sinuston 580Hz, 820 m Abstand,

Alle Störungen dieser Art (auf Wasserstraßen, im Hafenbecken, sowie die Anlagen und Einrichtungen die zu den Wasserstraßen gehören oder der Schiffbarkeit der Wasserstraßen, dem Schiffsverkehr oder dem Umschlag dienen), fallen übrigens nicht in die Zuständigkeit der lokalen Aufsichtsbehörden, sondern unterliegen ausschließlich der Wasserschutzpolizei, welche leider zur Aufnahme von aktuell auftretenden Störungen nicht ausgerüstet ist (keine Messgeräte an Bord). Das bedeutet, dass Verstöße so gut wie gar nicht geahndet werden können.

Mit der europäischen Richtlinie 2002/49/EG für Umgebungslärm, will die Politik Gesundheitsschäden, verursacht durch Schall, verhindern bzw. vermindern. Im Bundesgesetzblatt (Jahrgang 2006 Teil I Nr.12) wurde die Verordnung "zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes über die Lärmkartierung" veröffentlicht, welche am 16. März 2006 in Kraft trat.

Eine Erweiterung des Godorfer Hafens würde die Geräuschbelastung (direkt) und Geruchsbelastung (indirekt) erheblich verschlechtern. Tanker mit Gefahrgut müssen heute schon oft längere Zeit vor dem Godorfer Hafen parken. Insbesondere am Wochenende parken bis zu 6 Schiffe stromabwärts (aus Sicht des Godorfer Hafens), weil dies die einzige Parkmöglichkeit ist. Wenn jetzt zusätzlich der geplante Containerverkehr dazu kommt, wird die Schlange parkender Schiffe noch länger und damit das Entgasungsproblem der Tanker im Wohngebiet noch größer (Entgasen ist zwar verboten, wird aber regelmäßig ignoriert). Die Geräusche von laufenden Turbinen (Tag und Nacht), das Werfen von Ankern und Megaphon-Krach, sowie die Entgasung der Tanker, sind eine starke Belastung. Gegen den eingeschränkten Nachtbetrieb (22:00-06:00 Uhr), wird bereits heute regelmäßig verstoßen. Megaphone-Anweisungen im Hafenbereich oder Tüten der Rangierloks morgens um 4:00 Uhr, reißen Anwohner aus dem Schlaf ohne die Möglichkeit einen Verursacher belangen zu können.

Im Baum-Gutachten wird auf Seite 97 behauptet: "Die Lärmemissionen der Hafenanlage liegen unter den gesetzlichen Richtwerten." - ohne jedoch einen Wert zu nennen. Bezüglich der Lärmemission, werden jedoch regelmäßig Grenzwerte überschritten. Hierzu zählen insbesondere Förderpumpen und Abgasreinigungsanlagen im Ölhafen.

Die Errichtung einer Lärmschutzwand und der eingeschränkte Nachtbetrieb (Seite 154 im Baum-Gutachten), werden nur rudimentär und ohne konkrete Maßnahmen angesprochen. In der Fußnote 109 wird zitiert: "**Im Planfeststellungsbeschluss wird eine Unterschreitung der Lärmschutzrichtwerte um 6 db(A) gefordert.**" Das bedeutet im Klartext, dass zum Beispiel in der Randbebauung von Sürth, in den Nachtstunden ein Lärmpegel von 45 minus 6 db(A) = 39 db(A) nicht überschritten werden dürfte. Die Kosten für solch eine Lärmschutzwand (fällt unter die Rubrik "Folgemaßnahmen"), sollten unbedingt benannt und deren Aufstellungsposition und Höhe angegeben werden. In der Tabelle 3-1 des Gutachtens, werden die Kosten für "Folgemaßnahmen" mit 410.700,00 EUR aufgeführt, beinhalten aber neben der Lärmschutzwand, auch noch die Positionen für die Umgestaltung der Anbindung an die Industriestraße L300 und das Umlegen der

vorhandenen Rad- und Fußwege. Eine Lärmschutzwand in einer Länge von 350m und einer Höhe von 3m, würde ca. 750.000,00 EUR kosten. Bei einer Bauhöhe von 4,5m (üblich im Bahnbereich), würden die Kosten oberhalb 1 Mio. EUR liegen. Wenn die Lärmschutzwand aus statischen Gründen (Hochwasser) verwinkelt aufgestellt werden muss, erhöht sich die Gesamtlänge auf ca. 400m.

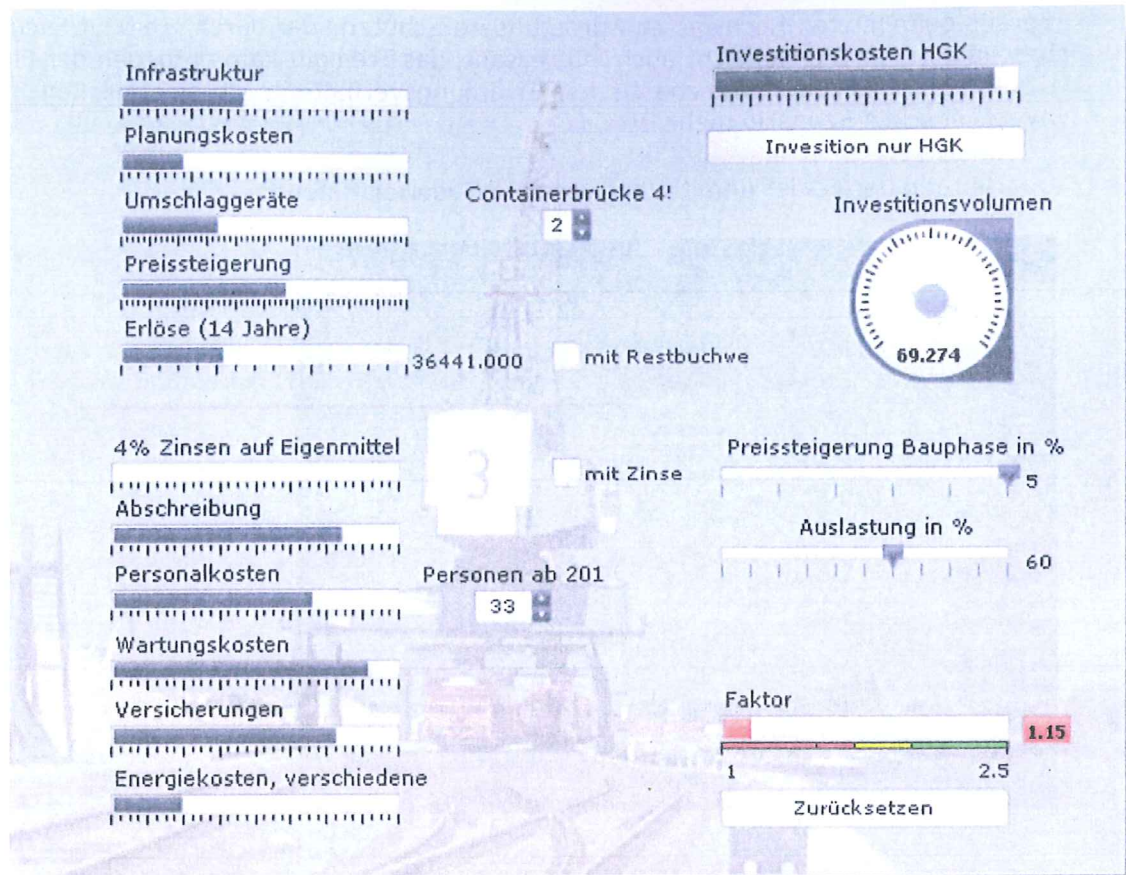
Was in dem Gutachten allerdings verschwiegen wird, für den Sürther-Wohnbereich ist gar keine Lärmschutzwand vorgesehen, sondern nur für den Wohnbereich Richtung Godorf und dies auch nur wegen Änderung des eingeschränkten Nachtbetriebs für die Verladung von Schüttgut. Zusammenfassend bedeutet dies, dass hier ein Punkt abgehandelt wurde, der mit der Notwendigkeit einer wasserseitigen Erweiterung zum Containerbetrieb nichts zu tun hat.

Bereits zu einem frühen Zeitpunkt (2007), hatte ich das Hafengelände gemäß Planungsunterlagen visualisiert, welches Sie hier sehen wobei der **Schuppen rechts** erkennbar ist:



Weiterhin wurde das gesamte Zahlenmaterial aus dem Baum-Gutachten in einem Rechenmodell visualisiert, welches in Echtzeit alle Veränderungsfaktoren darstellen kann. Bei der Dateneinpfege wurden mehrere Daten als fehlerhaft erkannt, welche entscheidenden Einfluss auf das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) nehmen. Dieses Ergebnis präsentiere ich gerne persönlich, wenn Ihrerseits Interesse daran besteht - deshalb hier nur ein Screen Shot:

und einer
h im



Hochwasser

Durch die geplante Hafenerweiterung, würde die für uns so wichtige Pufferzone zwischen unserem Wohngebiet und der Großindustrie (Hafen, Shell, Evonik Industries, LyondellBasell) verloren gehen bzw. verkürzt werden. Weiterhin würde wertvolle Retentionsfläche verloren gehen, welche bei Hochwasser für die Anlieger Vor-Ort von hoher Bedeutung sind.

Als Rheinanwohner in vorderster Linie, sind wir bei Hochwasser ab 10 Meter betroffen. Zwei Überflutungen haben wir bereits hinter uns. Durch eigene Baumaßnahmen und hohen Kosten, haben wir einen eigenen Hochwasserschutz bis ca. 11.30 errichtet lassen. Die Baumaßnahmen zum Hochwasserschutz der Stadt Köln, endeten leider in Sürth (Marktplatz).

Das Hochwasser im Januar 2003 lag bei 9,71m KP, wobei bereits ein Teil des geplanten Hafengebiets unter Wasser stand. Im Falle von Überflutung, bestünde die Gefahr, dass abtreibende Container unseren Hochwasserschutz (bestehend aus einer Stahl/Glaskonstruktion) beschädigen könnten und dadurch erhebliche Folgeschäden auftreten würden. Sie als Hafenbetreiber, würden im Schadensfall mit Schadensersatzansprüchen konfrontiert werden, denn die Gefahren sind offenkundig.

Weiterhin sehe ich unabsehbare Gefahren durch Gefahrstoffe in Kombination mit einem Hochwasser < HQ100, weil der Schutz im Godorfer Hafens nur bis zu dieser Risikostufe reichen würde. Der von der Landesregierung festgelegte Hochwasserschutz am Rhein soll aber mindestens bei HQ200 liegen (= 200jährliches Hochwasser). Der Godorfer Hafen ist völlig ungeeignet für Gefahrstoffe. Als Betroffener muss ich damit rechnen, dass Giftstoffe auf mein Grundstück und in mein Haus gelangen können. Angesichts der Studie der "Deutsch-Niederländischen Arbeitsgruppe Hochwasser: **Der Rhein kennt keine Grenzen**", muss mit einem HQ von über 16 000 m³ durchaus gerechnet werden! Das bedeutet, dass mit Wasserständen von über 12,50 m Kölner Pegel gerechnet werden muss!

Bereits beim letzten Hochwasser wurde unsere Schutzmauer durch Treibgut leicht beschädigt. Für Sie vielleicht auch interessant, das Treibgut kam entgegen der Flußrichtung des Rheins. Das zeigt, dass chaotisches Strömungsverhalten nach dieser Erfahrung kein hypothetisches Szenario mehr ist.

Überflutung der Felder unmittelbar vor dem Godorfer Hafen:



Jetzt kennen Sie meine Bedenken und hoffe, dass diese in Ihrem Projekt Berücksichtigung finden.

Mit freundlichen Grüßen

[Redacted signature]

[Redacted text]

Contact:

Adress:

eMail:

web:

Phone:

Fax:

[Redacted contact information]

Dateianhänge

- image010.jpg
- image011.png
- image002.jpg
- image004.jpg
- image008.jpg
- Steuerbord_46m.mp3
- Balkon_Resonanz_580Hz.mp3