

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

**Planfeststellungsunterlage
Teil A.1**

Erläuterungsbericht

Gegenstand des Verfahrens

Inhaltsverzeichnis

1	Maßnahmen des Vorhabens.....	3
2	Planerische Randbedingungen für das entwickelte Layout.....	4

Die Hamburg Port Authority (HPA) beabsichtigt die Umstrukturierung des Petroleumhafenareals (siehe Plan Ü-GP-01) zur Errichtung der Infrastruktur eines Containerterminals, bestehend aus einer Kaimauer mit leistungsfähigen Liegeplätzen für die Abfertigung von Großcontainerschiffen sowie die Schaffung einer zugehörigen Terminalfläche.

1 Maßnahmen des Vorhabens

Hierzu beantragt die HPA die Zulassung des Vorhabens mit den hierfür erforderlichen Maßnahmen (siehe Plan Ü-GP-03).

- a) Herstellung einer Kaimauer auf einer Gesamtlänge von etwa 1.050 m.

Die neue Kaimauer schließt an die vorhandenen Liegeplätze am Predöhlkai (am westlichen Ende des heutigen Liegeplatzes 7a) an und verläuft etwa 600 m in nordwestlicher Richtung bis zur Elbe. Dort knickt sie nach Westen ab und verläuft ca. 450 m parallel zum Bubendey-Ufer. Anschließend wird eine Böschung und eine Flügelwand über eine Länge von ca. 100 m zum Abfangen des Geländesprunges vorgesehen.

- b) Abtrag der wasserseitig der geplanten Kailinie gelegenen, etwa 7,5 ha großen Landflächen bis in eine Tiefe von etwa NN -17,3 m. Mit dem Abtrag der Böden vor der neuen Kaimauer und der Herstellung der wasserseitigen Zufahrt zu den neuen Liegeplätzen ist eine Vergrößerung des Drehkreises in der Elbe von heute 480 m auf zukünftig 600 m verbunden. Unmittelbar vor der zukünftigen Kaianlage wird eine ca. 60 m breite Liegewanne hergestellt, die eine Solltiefe von ca. NN -17,7 m erhält. Im Bereich des Parkhafens ist darüber hinaus eine Unterhaltungstiefe von ca. NN -18,8 m zusammen mit einer sich in Richtung Fahrrinne anschließender Sedimentrinne geplant, die bis ca. NN -20,8 m tief ist und dort eine Breite von ca. 30 m aufweist.

- c) Herstellung einer Fläche von etwa 38 ha als zukünftige Terminalfläche. Hierfür wird der Petroleumhafen vollständig auf einer Fläche von etwa 13 ha verfüllt.

- d) Umbau der bestehenden Richtfeuerlinie.

Die bestehenden Richtfeuertürme (Unterfeuer und Oberfeuer) werden rückgebaut und zwei neue, größere Richtfeuertürme an neuen Standorten auf der bestehenden Richtfeuerlinie errichtet.

- e) Versetzen des Radarturmes an das süd-östliche Ende des Waltershofer Hafens und Neubau eines Radarturmes am Nordufer der Elbe als Ersatz für den wegfallenden heutigen Radarstandort.

Die Fa. EUROGATE Container Terminal Hamburg GmbH beantragt (s. Teil E der Antragsunterlage):

- f) die erforderlichen Veränderungen an der privaten Hochwasserschutzanlage (Antrag auf Planfeststellung der privaten HWS-Anlage im Zuge des Kaimauerbaus Westerweiterung des CTH).

2 Planerische Randbedingungen für das entwickelte Layout

Das beantragte Vorhaben wird im Süden begrenzt durch das vorhandene Container Terminal Hamburg (CTH) der Fa. Eurogate.

Die Trassenlage für die östliche Kaimauer in Verlängerung des Predöhlkais knüpft an das nord-östliche Ende des heutigen Predöhlkais an. Der anschließende Trassenverlauf ergibt sich direkt aus der Größe und Lage des zukünftigen Drehkreises für Großcontainerschiffe unter Einhaltung der erforderlichen Sicherheitsabstände.

Im Einzelnen:

- Die Anordnung eines 600 m-Drehkreises ermöglicht das sichere Drehen der derzeit größten in Fahrt befindlichen Containerschiffe. Der Drehkreis ist im Norden tangential an der vorhandenen Solltiefenlinie angeordnet und bewirkt somit keine Veränderung der nördlichen Uferböschung. Zusammen mit dem Athabaskahöft und dem dort erforderlichen Sicherheitsabstand von 10 m ist der Drehkreis in der Lage definiert.
- Die Liegeplätze in Verlängerung des Predöhlkais sind ausgelegt für Containerbrücken mit einer Maximalauslage von 70 m über der Kaikante.
- Der Verlauf des abknickend verlängerten Predöhlkais ergibt sich somit aus der Lage und Größe des Drehkreises sowie einem Abstand von 70 m zum Drehkreis.

Die Trassenlage für die nördliche Kaimauer am Bubendey-Ufer wird definiert durch den einzuhaltenden Abstand zum südlichen Fahrrinnenrand von 95 m. Der Großschiffsliegeplatz am Bubendey-Ufer ist ausgelegt für Containerbrücken mit einer Maximalauslage von 65 m über der Kaikante. Von der Spitze der Containerbrücken bis zum südlichen Fahrrinnenrand ist nautisch ein Sicherheitsabstand von 30 m einzuhalten.

Die nutzbare Länge der Kaimauer am Bubendey-Ufer wird begrenzt durch die vorhandene Richtfeuerlinie, die in ihrer Lage aufrecht erhalten werden muss, um die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs gewährleisten zu können.

Im Westen wird das beantragte Vorhaben begrenzt durch das Terminalgelände des Unternehmens Bominflot, das sich aufgrund vertraglicher Vereinbarungen mit der HPA auf die in Plan TPE-GP-01 dargestellte Terminalfläche konzentriert.