



Östliche Erweiterung des Offshore-Basishafens Cuxhaven

2. Planänderungsbeschluss
vom 04.05.2016



Antragsteller

Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG
Niederlassung Cuxhaven
Am Schleusenpriel 2
27472 Cuxhaven

Planfeststellungsbehörde

Niedersächsischer Landesbetrieb für
Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (NLWKN)
Direktion – Geschäftsbereich VI – Lüneburg
Wasserwirtschaftliche Zulassungsverfahren

Frau Wiens
Herr Strüfing
Herr Hennig
Herr Zietz

Adolph-Kolping-Straße 6
21337 Lüneburg

Tel.: 04131 / 8545 – 400
Fax: 04131 / 8545 – 444
E-Mail: poststelle@nlwkn-lq.niedersachsen.de
www.nlwkn.de

Lüneburg, den 04.05.2016
Az.: VI L – 62025-817-04

Inhaltsverzeichnis

| | | |
|---------|--|----|
| I. | Verfügender Teil..... | 4 |
| I.1 | Planfeststellung | 4 |
| I.2 | Planunterlagen..... | 4 |
| I.2.1 | Festgestellte Planunterlagen..... | 4 |
| I.3 | Nebenbestimmungen, Zusagen, Hinweise | 5 |
| I.3.1 | Nebenbestimmungen | 5 |
| I.3.2 | Zusagen..... | 6 |
| I.3.3 | Hinweise | 6 |
| I.4 | Entscheidungen über die erhobenen Stellungnahmen und Einwendungen | 7 |
| I.5 | Kostenlastentscheidung | 7 |
| II. | Begründung..... | 7 |
| II.1 | Beschreibung des Vorhabens | 8 |
| II.2 | Ablauf des Planfeststellungsverfahrens und verfahrensrechtliche Bewertung | 9 |
| II.3 | Materiell rechtliche Bewertung | 10 |
| II.3.1 | Planrechtfertigung, öffentliches Interesse, Varianten | 10 |
| II.3.2 | Bauplanungs-, Bauordnungs- sowie Immissionsschutzrecht..... | 11 |
| II.3.3 | Belange der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung..... | 14 |
| II.3.4 | Umweltverträglichkeit, Naturschutz und Landespflge | 16 |
| III. | Stellungnahmen | 18 |
| III.1 | Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange | 18 |
| III.1.1 | Stadt Cuxhaven | 18 |
| III.1.2 | Staatliches Gewerbeaufsichtsamt Cuxhaven (GAA) | 18 |
| III.1.3 | Wasser- und Schifffahrtsamt Cuxhaven (WSA)..... | 18 |
| III.1.4 | NLWKN – Betriebsstelle Brake – Oldenburg, GB IV (Stellungnahme vom 24.03.2016)..... | 19 |
| III.2 | Stellungnahmen der anerkannten Naturschutzvereinigungen | 19 |
| III.3 | Einwendungen | 20 |
| IV. | Begründung der Kostenlastentscheidung | 20 |
| V. | Rechtsbehelfsbelehrung..... | 20 |
| VI. | Anhang Abkürzungsverzeichnis der Rechtsgrundlagen..... | 21 |

I. Verfügender Teil

I.1 Planfeststellung

Der Plan für die 2. Änderung des Planfeststellungsbeschlusses vom 25.02.2010 zur Erweiterung des Offshore Basishafen Cuxhaven -LP 9-, geändert durch den 1. Planänderungsbeschluss vom 09.02.2012, wird auf Antrag der Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG - Antragstellerin - vom 05.02.2016 nach den §§ 68 ff WHG und den §§ 107 ff NWG i. V. m. §§ 1 und 6 NVwVfG und §§ 72 ff VwVfG mit den sich aus diesem Planfeststellungsbeschluss ergebenden Änderungen und Nebenbestimmungen festgestellt.

I.2 Planunterlagen

Der Plan besteht aus folgenden, zum Bestandteil dieses Planfeststellungsbeschlusses erklärten Planunterlagen:

I.2.1 Festgestellte Planunterlagen

Die Anlage 2 „Nachtrag zum schalltechnischen Gutachten“ wurde aufgrund der eingegangenen Stellungnahmen in Teilen geändert. Der Textteil und die Anlage 1 „Übersichtsplan Vorbelastung, Beurteilungspunkte“ wurden geändert. Insoweit gelten die geänderten Fassungen. Die ursprünglichen Fassungen sind nachrichtlich beigelegt. Die Anlage 2 zu dem Gutachten wurde nicht verändert.

I.2.1.1 Planunterlagen zum Antrag vom 05.02.2016

| <u>Anlage Nr.</u> | <u>Inhalt</u> | <u>Anzahl der Seiten / Blatt-Nr / Maßstab</u> |
|-------------------|--|---|
| | Inhaltsverzeichnis | 1 Seite |
| 1 | Antrag mit Erläuterungsbericht | |
| | Textteil mit Deckblatt | 13 Seiten |
| 2 | Nachtrag zum schalltechnischen Gutachten; Bonk – Maire – Hoppmann GbR, Garbsen | |
| | Textteil - neue Fassung | 15 Seiten |
| | Textteil - alte Fassung – nachrichtlich | 15 Seiten |
| Anlage 1 | Übersichtsplan Vorbelastung, Beurteilungspunkte – neue Fassung | M: 1:10000 |
| Anlage 1 | Übersichtsplan Vorbelastung, Beurteilungspunkte – alte Fassung – nachrichtlich | M: 1:10000 |
| Anlage 2 | Lageplan der Geräuschquellen | M: 1:2500 |
| 3 | Schiffsmanöversimulationen Abschlussbericht; Marine Training Center (MTC) Hamburg | |
| | Textteil | 58 Seiten |
| 4 | Schiffsmanöversimulationen Abschlussbericht; Marine Training Center (MTC) Hamburg - Anlagen | |
| | Textteil | 219 Seiten |

| <u>Anlage Nr.</u> | <u>Inhalt</u> | <u>Anzahl der Seiten / Blatt-Nr / Maßstab</u> |
|-------------------|---|---|
| 5 | Schwall- und Sunkmessungen am Liegeplatz 9.4; Ingenieurbüro Dr. Ing. Manzenrieder und Partner, Oldenburg | |
| | Textteil | 71 Seiten |
| 6 | Naturschutzfachliche Stellungnahme; Arbeitsgruppe für regionale Struktur- und Umweltforschung (ARSU GmbH), Oldenburg | |
| | Textteil | 5 Seiten |
| | Karte Baggerbereich Liegeplatz 9 | M: 1:2000 |
| | Zeichnungen | |
| Blatt 1 | Lageplan | M: 1:5000 |
| Blatt 2 | Grundriss | M: 1:2000 |
| Blatt 3 | Schnitt C – C | M: 1:200 |
| Blatt 4 | Genehmigter Bestand – Grundriss | M: 1:2000 |
| Blatt 5 | Genehmigter Bestand – Schnitt B – B | M: 1:200 |
| Blatt 6 | Genehmigter Bestand – Schnitt C – C | M: 1:200 |

I.3 Nebenbestimmungen, Zusagen, Hinweise

Die im Planfeststellungsbeschluss vom 25.02.2010 sowie dem 1. Änderungsbeschluss vom 09.02.2012. verfügten Nebenbestimmungen, Zusagen und Hinweise gelten unverändert fort, es sei denn die mit diesem Änderungsbeschluss festgestellten Planunterlagen oder die nachfolgenden Ziffern enthalten abweichende Regelungen. Im Übrigen gelten die nachstehenden Nebenbestimmungen, Zusagen und Hinweise zusätzlich zu denjenigen aus dem Planfeststellungsbeschluss vom 25.02.2010 sowie dem 1. Änderungsbeschluss vom 09.02.2012.

Weiterhin Gültigkeit haben insb. die strom- und schiffahrtspolizeilichen Nebenbestimmungen und Hinweise im Planfeststellungsbeschluss vom 25.02.2010 unter Ziffer A.V.1.3 und A.V.2.

I.3.1 Nebenbestimmungen

I.3.1.1 Es ist eine landseitige Stromversorgung für die Schiffs Liegeplätze mit den erforderlichen Versorgungsleitungen und Einrichtungen vorzusehen. Sofern zu erwarten ist, dass Schiffe auch in der Nachtzeit (22:00 Uhr bis 06:00 Uhr) am Anleger liegen, sind diese zu verpflichten, den Landstromanschluss zu nutzen.

I.3.1.2 Für den Eingriff in den Naturhaushalt wird dem Grunde nach die Verpflichtung zu einer Ersatzzahlung nach § 15 Abs. 6 Satz 2 BNatSchG festgestellt. Für den Eingriff im Sinne von § 14 Absatz 1 BNatSchG wird insgesamt eine Ersatzzahlung in Höhe von ---79.749,15 € bei einem zugrundeliegenden Kompensationsflächenwert von 6,50 €/ m² festgesetzt.

Die Ersatzzahlung ist spätestens einen Monat vor Baubeginn zu zahlen.

Hinweis: Als Baubeginn wird der Zeitpunkt der „physischen“ Bauarbeiten im Baugebiet angesehen. Der Baubeginn ist der Planfeststellungsbehörde und dem NLWKN – Betriebsstelle Brake-Oldenburg– frühzeitig mitzuteilen.

Die Ersatzzahlung ist an den NLWKN – Betriebsstelle Brake-Oldenburg – zu leisten. Bankverbindung und Kassenzahlen sind vom Vorhabensträger von dort rechtzeitig zu erfragen.

Durchgeführte Ersatzzahlungen sind der Genehmigungsbehörde schriftlich nachzuweisen.

Mit der Ersatzzahlung werden durch die untere Naturschutzbehörde naturschutzfachliche Aufwertungsmaßnahmen im niedersächsischen Küstenraum vorgenommen. Dies soll möglichst außendeichs geschehen bzw. auf Flächen, die mit den Meeres- und Ästuarflächen in Verbindung stehen.

- I.3.1.3 Von den naturschutzrechtlichen Nebenbestimmungen aus dem Planfeststellungsbeschluss vom 25.02.2010 gelten für diese Planänderung nicht die Ziffer A.V.1.5, 2. Spiegelstrich (Walbeobachtung) sowie die Ziffer A.V.1.6.6 (Totfundmonitoring). Die übrigen Nebenbestimmungen zum Naturschutz, insbesondere die zum Schutz von marinen Säugern aufgenommenen Regelungen wie Einsatz von Vergräbern und ramp-up (langsames Anrammen), sind zu beachten. Die festgesetzten Nebenbestimmungen für Rammarbeiten gelten nicht für Landrammungen.

I.3.2 Zusagen

- I.3.2.1 Das schalltechnische Gutachten vom 23.03.2016 (siehe Ziffer I.2.1.1 – Anlage 2) ist auf der Grundlage ergangen, dass die derzeit vorhandene Nutzung des Liegeplatzes 9 für den Schüttgutumschlag im Jahre 2017 aufgegeben wird (vgl. S. 3 des Gutachtens). Die Antragstellerin sagt die Einstellung dieser Nutzung ab 2017 ausdrücklich zu.

I.3.3 Hinweise

- I.3.3.1 Mit diesem Planfeststellungsbeschluss für die 2. Änderung des Planfeststellungsbeschlusses vom 25.02.2010 zur Erweiterung des Offshore Basishafen Cuxhaven – LP 9-, geändert durch den 1. Planänderungsbeschluss vom 09.02.2012, wird über die Zulässigkeit dieses Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen entschieden. Der Beschluss entfaltet nach § 75 VwVfG Konzentrationswirkung. Damit sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen oder ähnliches nicht mehr erforderlich. Sie werden durch diesen Beschluss ersetzt.
- I.3.3.2 Der vorliegende Planfeststellungsbeschluss regelt nur die öffentlich-rechtlichen Beziehungen der Beteiligten. Bestehende Eigentumsverhältnisse werden durch diesen Beschluss selbst nicht verändert und sind auch nicht Gegenstand des Verfahrens.
- I.3.3.3 Verkehrsbehördliche Anordnungen, die aufgrund der Baumaßnahme erforderlich werden, trifft die untere Verkehrsbehörde außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens.

I.3.3.4 Die Bedeutungen und Fundstellen der im Planfeststellungsbeschluss verwendeten Abkürzungen der Rechtsgrundlagen ergeben sich aus dem als Anhang beigefügten Abkürzungsverzeichnis.

I.4 Entscheidungen über die erhobenen Stellungnahmen und Einwendungen

Die im Anhörungsverfahren in den Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange vorgetragenen Bedenken mussten nicht zurückgewiesen werden, da sie alle im Laufe des Verfahrens berücksichtigt, durch Änderungen oder den Erlass von Nebenbestimmungen gegenstandslos geworden, zurückgenommen oder für erledigt erklärt worden sind.

I.5 Kostenlastentscheidung

Die Kosten dieses Verfahrens trägt die Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG. Über die Höhe der Kosten ergeht ein gesonderter Kostenfestsetzungsbescheid.

II. Begründung

Der Plan konnte entsprechend § 68 Abs. 3 WHG festgestellt werden, da eine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit, insbesondere eine erhebliche und dauerhafte, nicht ausgleichbare Erhöhung der Hochwasserrisiken oder eine Zerstörung natürlicher Rückhalteflächen, vor allem in Auwäldern, nicht zu erwarten ist und darüber hinaus auch andere Anforderungen nach diesem Gesetz oder sonstigen öffentlich-rechtlichen Vorschriften erfüllt werden.

Das Vorhaben wird gemäß §§ 68 ff. WHG und §§ 107 ff. NWG, § 1 NVwVfG i. V. m. §§ 72 ff. VwVfG zugelassen, da es aus den nachfolgend dargestellten Gründen im Interesse des öffentlichen Wohls unter Beachtung der Rechte Dritter im Rahmen der planerischen Gestaltungsfreiheit vernünftiger Weise geboten ist. Der verbindlich festgestellte Plan berücksichtigt die im WHG, NWG und anderen gesetzlichen Vorschriften zum Ausdruck kommenden Planungsleitsätze, Gebote und Verbote und entspricht den Anforderungen an das Abwägungsgebot.

Die festgesetzten Nebenbestimmungen entsprechen den gesetzlichen Vorschriften und berücksichtigen die Stellungnahmen der beteiligten Träger öffentlicher Belange. Sie sind erforderlich, aber auch ausreichend, um das Vorhaben in Einklang mit den öffentlichen Belangen zu bringen und soweit möglich und rechtlich notwendig, den vorgebrachten Anregungen und Bedenken zu entsprechen.

Die Planfeststellungsbehörde ist aus den nachfolgend im Einzelnen dargestellten Gründen zu dem abschließenden Ergebnis gelangt, dass keine entgegenstehenden Belange vorhanden sind, die einzeln betrachtet ein solches Gewicht haben, dass sie gegenüber dem mit diesem Beschluss genehmigten Vorhaben als vorrangig einzustufen wären. Auch in der Summe erreichen die Betroffenheiten keine derartige Dimension, dass das planfestgestellte Vorhaben ihnen gegenüber zurückzutreten hätte.

II.1 Beschreibung des Vorhabens

Der erste Planfeststellungsbeschluss für die östliche Erweiterung des Offshore-Basishafens Cuxhaven vom 25.02.2010 beinhaltet den Bau der Liegeplätze 9.1, 9.2, 9.3 und 9.4.

Die Liegeplätze 9.1 und 9.2 sind planmäßig LoLo-Liegeplätze (bei Lift-on/Lift-off Liegeplätzen werden Ladevorgänge mit bordeigenen oder landseitigen Hebezeugen durchgeführt), der Liegeplatz 9.3 war für die Verladung von Offshore-Anlagen mit Hilfe von Katamaran-Errichterschiffen an einem „Fingerpier“ bestimmt. Der Liegeplatz 9.4 war für das Anlegemanöver des Katamarans als sogenannter Baufahrzeugverholplatz vorgesehen.

Bisher sind die Liegeplätze 9.2 und 9.4 fertig gestellt. Die Nutzung des Liegeplatzes 9.4 wurde erweitert. Der 1. Planänderungsbeschluss vom 09.02.2012 ermöglicht es, dass Jack-Up Schiffe am Liegeplatz 9.4 anlegen und schwere Güter umschlagen dürfen. Hierfür wurde im Bereich des Liegeplatzes 9.3 im Zuge der Bauarbeiten bereits die Hauptwand mit der Schrägpfahlverankerung als Baubehelfswand hergestellt, um die Herstellung der Hafentiefe für die Liegeplätze 9.2 und 9.4 zu gewährleisten.

Gegenstand dieser 2. Änderung ist, die Baubehelfswand, die sich 115 m in Verlängerung der Liegeplätze 9.1 und 9.2 befindet, auf den erforderlichen Ausbaustandard herzurichten. Der Liegeplatz 9.3 wird als Rampe mit einer Oberflächenbefestigung aus Beton für eine Belastung von 150 KN/m² hergestellt. Die RoRo-Rampe (Roll-on/Roll-off Rampe zum Be- und Entladen von Schiffen mit Fahrzeugen) besitzt eine Länge von 115 m. Die Breite beträgt 53 m. Die Rampe wird auf Ortbetonrampfpfählen mit einem Durchmesser von 610 mm und einer Länge von ca. 31,0 m gegründet.

Die ehemals mit 257 Stahlrohren geplante und aufgeständerte Pierplatte (Fingerpier) mit einer Länge von 91,70 m und einer Breite von 34 m wird nicht gebaut. Die Oberkante der gesamten Landflächen liegt auf Höhe NN + 6,50 m. Die RoRo-Rampe wird mit ca. 2 % Neigung über eine Zwischenplattform mit einer Höhe von NN + 4,70 m mit weiterer Neigung von ca. 2 % auf + 3,50 m NN ans Ende der Rampe geführt. Der letzte Rampenteil liegt dann nach weiteren 3 % Neigung bei NN + 3,20 m. Zur Überbrückung des Höhenversatzes zwischen Rampe und Terminalfläche 9.3 wird eine Winkelstützwand vorgesehen. An dieser Rampe soll Ro-Ro-Umschlag durchgeführt werden.

Die zwei stromparallelen Liegeplätze (9.1 und 9.2) für Mehrzweckschiffe im westlichen Teil bleiben unverändert.

Der ehemalige Baufahrzeugverholplatz 9.4 mit insgesamt 303 m wird aufgeteilt in Liegeplatz 9.4 mit 151,50 m und 9.5 mit 151,50 m, so dass der Liegeplatz 9.5 als Jack-Up-Liegeplatz genutzt werden kann. Hier ist eine Spundwandkonstruktion mit Schrägpfahlverankerung, wie bei den anderen Liegeplätzen auch, mit einer Kaihöhe von NN + 6,50 m vorhanden. Der Liegeplatz 9.4 soll sowohl für RoRo- als auch seitlich für LoLo-Umschlag für Decksladung genutzt werden.

Aufgrund aktueller Tiefenlagen der Sohle der Liegeplätze hat sich der Baggerbereich verändert. Die neue Baggerfläche beträgt 42.215 m². Somit werden einmalig ca. 42.000 m³ Sandmaterial durch ein Wasserinjektionsverfahren gelöst und mit dem Ebbstrom abtransportiert.

Beantragt werden im Einzelnen folgende Maßnahmen:

- Umbenennung der Liegeplätze und Veränderung deren Länge

- Bau der RoRo-Rampe am Liegeplatz 9.3 und der damit erforderlichen Nutzung des Liegeplatzes 9.4 als Anlegestelle für RoRo-Schiffe
- Alternative Nutzung des Liegeplatzes 9.4 als LoLo-Anlage für Decksladung
- Alternative Beibehaltung der Nutzung des Liegeplatzes 9.4 und 9.5 als Jack-Up-Liegeplatz
- Vertiefung der Wassertiefe von -12,70 m NN um einen Meter auf 13,70 m NN innerhalb des Baggerbereiches.

II.2 Ablauf des Planfeststellungsverfahrens und verfahrensrechtliche Bewertung

Die Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG, Niederlassung Cuxhaven, hat mit Schreiben vom 16.07.2009 den Antrag auf Planfeststellung zur östlichen Erweiterung des Offshore Basishafens Cuxhaven beim NLWKN eingereicht. Mit Datum vom 25.02.2010 erging der Planfeststellungsbeschluss. Eine Änderung zum Nutzungskonzept (Nutzung des Liegeplatzes 9.4 für Jack-up-Schiffe) wurde mit Datum vom 12.01.2012 eingereicht. Der 1. Planänderungsbeschluss wurde am 09.02.2012 erlassen.

Die Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG hat mit Schreiben vom 15.02.2016 die Planfeststellung für die 2. Änderung des Planfeststellungsbeschlusses vom 25.02.2010 beantragt. Gegenstand der Änderung sind Änderungen und Ergänzungen der baulichen Anlagen und des Nutzungskonzeptes des Liegeplatzes 9 (vgl. Ziffer II.1 dieses Beschlusses). Hierbei handelt es sich um eine Gewässerausbaumaßnahme.

Für das wasserrechtliche Planfeststellungsverfahren auf der Grundlage von §§ 68 ff. WHG, §§ 107 ff. NWG ergibt sich die Zuständigkeit des NLWKN aus § 129 Abs. 1, Satz 2 NWG i. V. m. § 1 Nr. 6 a) bb) der ZustVO-Wasser, da es sich bei der Elbe um ein Gewässer erster Ordnung handelt.

Das Verfahren wurde am 19.02.2016 eingeleitet, indem den Trägern öffentlicher Belange und den anerkannten Naturschutzvereinigungen, Gelegenheit zur Stellungnahme zu den Änderungen gegeben wurde. In der Zeit vom 18.02.2016 bis zum 17.03.2016 haben die Planunterlagen bei der Stadt Cuxhaven nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung während der Dienststunden zu jedermanns Einsicht ausgelegen. Bis zum 31.03.2016 konnten Einwendungen gegen die geplanten Maßnahmen erhoben werden.

Im Verfahren wurden ausschließlich Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange abgegeben. Stellungnahmen von Naturschutzvereinigungen wurden nicht abgegeben. Auch private Einwendungen wurden nicht erhoben.

Eine Stellungnahme haben abgegeben:

- die Stadt Cuxhaven
- das Staatliche Gewerbeaufsichtsamt Cuxhaven (GAA)
- das Wasser- und Schifffahrtsamt Cuxhaven (WSA) sowie
- der NLWKN – Betriebsstelle Brake – Oldenburg.

Aufgrund der Stellungnahme der Stadt Cuxhaven hat die Antragstellerin mit Schreiben vom 21.03.2016 einen überarbeiteten Nachtrag zum schalltechnischen Gutach-

ten vorgelegt. Hierzu wurden die Stadt Cuxhaven und das GAA Cuxhaven um Stellungnahme gebeten.

Die vorgetragenen Bedenken haben sich zum Teil während des Anhörungsverfahrens erledigt, im Übrigen kann ihnen mit Nebenbestimmungen und Zusagen ausreichend Rechnung getragen werden. Die Anhörungsbehörde ist deshalb der Auffassung, dass ein Erörterungstermin, der der Sachverhaltsklärung und Befriedung dient, im vorliegenden Fall entbehrlich ist.

Mit Schreiben vom 14.04.2016 wurde den Trägern öffentlicher Belange, die eine Stellungnahme abgegeben haben, mitgeteilt, dass die Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde beabsichtigt, auf die Durchführung eines Erörterungstermins zu verzichten und um Zustimmung zu dieser Vorgehensweise gebeten. Das GAA, die Stadt Cuxhaven, das WSA Cuxhaven und der NLWKN, Betriebsstelle Brake-Oldenburg haben ihre Zustimmung erklärt, so dass die Anhörungsbehörde gemäß § 73 Abs. 6 i. V. m. § 67 Abs. 2 Satz 4 VwVfG auf die Durchführung eines Erörterungstermins verzichtet hat.

Das Verfahren wurde nach den gesetzlichen Anforderungen der § 70 WHG, § 109 NWG, §§ 1, 6 NVwVfG i. V. m. §§ 72 ff. VwVfG durchgeführt. Die Auslegung der Planunterlagen sowie das Anhörungsverfahren sind ordnungsgemäß durchgeführt worden. Die rechtlich vorgegebenen Fristen und Zeiträume bei der Bekanntmachung und Auslegung der Planunterlagen wurden eingehalten, entsprechende Nachweise liegen vor. Bedenken oder Einwendungen gegen Form, Ablauf und Fristen des Verfahrens sind nicht vorgebracht worden. Das Verfahren wurde ordnungsgemäß durchgeführt.

II.3 Materiell rechtliche Bewertung

II.3.1 Planrechtfertigung, öffentliches Interesse, Varianten

Mit Beschluss vom 25.02.2010 wurde die östliche Erweiterung des Offshore Basishafens Cuxhaven in Cuxhaven (Liegeplatz 9) festgestellt. In der allgemeinen Begründung des Planfeststellungsbeschlusses wurde unter Ziffer B.III.1.1 detailliert dargelegt, dass die geplante Hafenanlage erforderlich ist, um die bedarfsgerechte Verschiffung von Offshore-Windenergieanlageanteilen vom Standort Cuxhaven zu ermöglichen und damit im überwiegenden öffentlichen Interesse liegt. Auf diese Ausführungen, die grundsätzlich weiterhin aktuell sind, wird Bezug genommen. Infolge veränderter Umschlagstechnik ist darüberhinausgehender Bedarf zu verzeichnen.

Der Offshore-Basishafen in Cuxhaven umfasst bislang 2 LoLo-Liegeplätze (Liegeplatz 8 und Liegeplatz 9.2) und 2 Jack-Up-Liegeplätze (Liegeplatz 8 und Liegeplatz 4). Die zulässige Belastung auf dem Liegeplatz 8 beträgt 200 KN/m²; auf dem Liegeplatz 9.2 und 9.4 sind es 100 KN/m². Der Liegeplatz 9.1 ist noch nicht betriebsbereit und wurde bisher mit Spundwand und Schrägpfehlen ohne Entlastungsrostplatte hergestellt, um den Geländesprung zwischen Liegeplatz 8 und Liegeplatz 9.2 aufzufangen. Die Anforderungen an Umschlagsanlagen haben sich aufgrund weiterentwickelter Umschlagstechnik in den letzten Jahren geändert. Die Entwicklung der Umschlagstechnik und die Entwicklung der Transportschiffe begannen von dem Beladen von Pontons mit Offshore-Anlageanteilen und dem Aufbau der Windkraftfelder im Meer mit einem Jack-Up-Schiff. Der nächste Entwicklungsschritt war, dass die Jack-Up-Schiffe die Offshore-Teile von den Basishäfen abholten und nach dem Transport zu den Windkraftfeldern die Anlage vor Ort aufbauten.

Diese Anforderungen können die vorhandenen Anlagen abdecken. Möglich ist auch ein Umschlag mit Rampenkränen entsprechend der Belastungsmöglichkeiten, die die einzelnen Liegeplätze bieten.

Die weitere Entwicklung erfordert jedoch den Umschlag von schweren Gütern auf Transportschiffe, die mit den Umschlaggütern andere Häfen beliefern.

Folgende Güter müssen umgeschlagen werden können: Kraftwerkskomponenten, Großanlagen für Raffinerien oder Chemiewerke, Bergwerksgeräte, Hafenequipment oder auch Windenergieanlagen.

Diese schweren Teile (mehr als 1.000 t) können in Cuxhaven mit landseitigen Krananlagen nicht mehr umgeschlagen werden, da die zulässige Belastung der Kaianlagen dies nicht zulässt.

Eine gute Möglichkeit diese schweren Güter wirtschaftlich umzuschlagen ist die Verladung über eine RoRo-Rampe, die für höhere Lasten geeignet ist. Die RoRo-Schiffe, die für große Lasten geeignet sind, verfügen über eine eigene RoRo-Klappe, die auf der Pier abgesetzt wird. Die Beladung der Schiffe erfolgt mit SPMT-Fahrzeugen (Self-Propelled Modular Transporter sind Fahrzeuge mit eigenem Antrieb, die besonders schwere Güter transportieren können). Diese befördern die Güter direkt auf die RoRo-Schiffe. Diese Umschlagstechnik ist sehr wirtschaftlich.

Um den Umschlag mit schwerlastfähigen Gütern auch in Cuxhaven zu ermöglichen, soll der Liegeplatz 9.3 zu einer schwerlastfähigen RoRo-Anlage ausgebaut werden. Die Antragstellerin hat diesen Bedarf nachvollziehbar und für die Planrechtfertigung in ausreichender Weise dargelegt. Voraussetzung für die Planrechtfertigung ist nicht die Unausweichlichkeit des Vorhabens, sondern dass das Vorhaben gemessen an den Zielen des jeweils zugrunde liegenden Fachplanungsgesetzes vernünftigerweise geboten ist. Die Voraussetzung ist erfüllt, wenn die Planung den Zielsetzungen des Fachplanungsrechts, also hier des WHG und des NWG, dient und die mit dem Vorhaben verfolgten öffentlichen Interessen generell geeignet sind, etwa entgegenstehende Rechte zu überwinden.

Die Planrechtfertigung ist vorliegend gegeben, denn das planfestgestellte Vorhaben entspricht diesen Anforderungen. Die Planfeststellungsbehörde ist zu dem Ergebnis gelangt, dass die festgestellten Anlagen für die Erreichung des mit dem Vorhaben verfolgten Zwecks, rechtzeitig Vorsorge für die bedarfsgerechte Verschiffung von Schwerlastgütern vom Standort Cuxhaven zu ermöglichen, erforderlich sind. Die Maßnahme liegt im überwiegenden öffentlichen Interesse.

II.3.2 Bauplanungs-, Bauordnungs- sowie Immissionsschutzrecht

Bauplanungsrechtliche Bedenken gegen das Vorhaben haben sich im Anhörungsverfahren nicht ergeben.

Baugenehmigungen sind nach § 3 Abs. 1 Nr. 1 NBauO nicht erforderlich, da es sich bei der Hafenerweiterung um öffentliche Verkehrsanlagen handelt. Die festgestellten Hafenanlagen werden nach ihrer Zweckbestimmung grundsätzlich von jedermann benutzbar sein, d. h. es handelt sich um eine öffentliche Hafenanlage. Hochbauten und andere Suprastruktureinrichtungen sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

Gegenstand des wasserrechtlichen Planfeststellungsverfahrens sind ausschließlich die festgestellten Hafenanlagen (vgl. Ziffer II.1 dieses Beschlusses). Mit diesem Planfeststellungsbeschluss werden keine Entscheidungen über Hafenumschlagseinrichtungen (wie Suprastruktur des Terminals und Bebauung) getroffen. Diese waren in

der Prüfung jedoch insoweit zu berücksichtigen als sichergestellt sein muss, dass dem späteren Betrieb keine grundsätzlichen Hindernisse entgegenstehen. Diese Maßnahmen der Suprastruktur unterliegen in der Regel der Genehmigungspflicht nach dem Bau- bzw. Immissionsschutzrecht und sind in eigenständigen Verfahren von den dafür zuständigen Behörden zu erteilen.

Jedoch geht die Rechtsprechung davon aus, dass einer Hafenausbaumaßnahme die Planrechtfertigung fehlen kann, wenn sich die damit geplante Kapazitätserweiterung der Umschlaganlagen aus rechtlichen Gründen nicht erreichen lässt, insbesondere weil dies Geräuschimmissionen zur Folge hätte, die die betroffenen Anlieger nicht hinzunehmen brauchen (OVG Bremen, 13.12.2001, NordÖR 2002, 116, 117). Wenn das Ziel des Ausbaus der Kaianlagen, nämlich die Kapazitätssteigerung, nicht erreicht werden kann, entfällt damit auch die Rechtfertigung für Beeinträchtigungen Dritter durch den Ausbau selbst. Insoweit hat die Planfeststellungsbehörde die vorgelegten Planunterlagen geprüft und ist zu dem Ergebnis gelangt, dass aus immissionsschutzrechtlicher Sicht gegen die festgestellten Hafenanlagen keine grundsätzlichen Bedenken bestehen.

Aufgrund des geplanten Anlagenbetriebes ist schon jetzt absehbar, dass erhebliche Lärmemissionen von dem fertig gestellten Vorhaben ausgehen werden. Die Planfeststellungsbehörde hat eine summarische Prüfung vorgenommen, inwieweit die geplanten Änderungen im Bereich des Liegeplatzes 9 im Hinblick auf die im Regelbetrieb zu erwartenden Immissionen genehmigungsfähig sind.

Die Beurteilung der im Regelbetrieb zu erwartenden Lärmimmissionen hat anhand von § 22 BImSchG zu erfolgen. Das beantragte Vorhaben ist eine nicht genehmigungsbedürftige Anlage i. S. der §§ 3 Abs. 5, 22 Abs. 1 BImSchG. Danach sind nach dem Stand der Technik vermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen zu verhindern und nach dem Stand der Technik unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß zu reduzieren. Der mit dem geplanten Regelbetrieb einhergehende Lärm führt gemäß § 3 Abs. 1 BImSchG zu schädlichen Umwelteinwirkungen, wenn er nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet ist, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen. Wann der vom Betrieb nicht genehmigungsbedürftiger Anlagen ausgehende Lärm die Schwelle schädlicher Umwelteinwirkungen überschreitet, ist anhand der diesen unbestimmten Rechtsbegriff konkretisierenden 6. Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz, der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm), zu beurteilen.

Die von der Antragstellerin geplanten Änderungen am Liegeplatz 9 fallen gemäß Nummer 1 Abs. 3 b) aa) TA Lärm unter den Anwendungsbereich dieser Allgemeinen Verwaltungsvorschrift, die zwingend für die Prüfung der Einhaltung des § 22 BImSchG im Rahmen der Prüfung von Anträgen auf öffentlich-rechtliche Zulassung eines Lärm emittierenden Anlagenbetriebes nach anderen Vorschriften anzuwenden ist.

Gemäß Nummer 4.2 a) TA Lärm ist bei der immissionsschutzrechtlichen Prüfung im Rahmen der öffentlich-rechtlichen Zulassung einer nicht genehmigungsbedürftigen Anlage ein vereinfachtes Beurteilungsverfahren anzuwenden. Hierfür ist zunächst sicherzustellen, dass die Geräuschimmissionen der zu beurteilenden Anlage die Immissionsrichtwerte nach Nummer 6 TA Lärm nicht überschreiten; gegebenenfalls sind entsprechende Auflagen zu erteilen.

Dazu ist gemäß Nummer 4.2 b) TA Lärm eine Prognose der Geräuschimmissionen zu erstellen, bei der emissionsrelevante Konstruktionsmerkmale, Schallleistungspegel, Betriebszeiten, Abstand zum Immissionsort und Gebietsart zu berücksichtigen sind. Um diesen Anforderungen gerecht zu werden, hat die Antragstellerin mit den Planunterlagen einen Nachtrag zum schalltechnischen Gutachten Bonk-Maire-Hoppmann vorgelegt. Aufgrund der im Anhörungsverfahren vorgetragenen Bedenken hat NPorts dieses Gutachten überarbeitet und die überarbeitete Fassung vom 22.03.2016 vorgelegt. Das Gutachten setzt sich u. a. mit dem Regelbetrieb der beantragten Änderungen an den Kaianlagen des Liegeplatzes 9 und den hiervon zu erwartenden Schallimmissionen auseinander. Hierzu hat der Gutachter eine Prognose erstellt, die den zwingenden Form- und Gliederungsvorschriften der Nummer A.2 des Anhangs zur TA Lärm entspricht.

Nach summarischer Prüfung lässt die von dem Gutachter vorgelegte Prognose erwarten, dass umweltschädliche Geräuschimmissionen so reduziert werden können, dass im Hinblick auf die Genehmigung des Betriebs nicht von unüberwindbaren Hindernissen auszugehen ist. Im Verfahren wurde zu allen vorgelegten Unterlagen das GAA Cuxhaven beteiligt, welches erklärt hat, dass keine Bedenken aus schalltechnischer Sicht beständen, wenn für die am Anleger liegenden Schiffe die Nutzung von Landstrom vorgeschrieben wird. Hierzu sei seitens des Betreibers der Kaianlage eine fest installierte Landstromverbindung zu installieren. Sofern zu erwarten ist, dass Schiffe auch in der Nachtzeit (22:00 Uhr bis 06:00 Uhr) am Anleger liegen, müssten diese verpflichtet werden, den Landstromanschluss zu nutzen.

Die Antragstellerin hat hierzu vorgetragen, sie habe die Anregungen des GAA in Bezug auf die Ausrüstung der Schiffsliegeplätze mit landseitiger Stromversorgung bereits im Erläuterungsbericht des Änderungsantrages auf Seite 7, Ziffer 2.2.1. berücksichtigt. Die Antragstellerin gehe davon aus, dass die Schiffsdiesel in der Nachtzeit nicht betrieben werden. Die Stellungnahme des GAA Cuxhaven werde somit berücksichtigt. Der Schallgutachter hat in seinem Gutachten keine Schiffsdieselgeräusche während der Nachtzeit zugrunde gelegt. Die Planfeststellungsbehörde hat die vom GAA Cuxhaven vorgeschlagene Nebenbestimmung in Ziffer I.3.1.1 dieses Beschlusses aufgenommen.

Hinsichtlich der einzusetzenden Richtwerte ist der Schallgutachter von einer Gemengelage i. S. der Nummer 6.7 der TA Lärm, im konkreten Fall von einer Großgemengelage ausgegangen. Die gesamte Gebietsstruktur ist über Jahrzehnte gewachsen und mit den Bebauungsplänen der Stadt Cuxhaven im Rahmen der allgemeinen Bauleitplanung abgewogen worden. Die Stadt Cuxhaven als Bauplanungsbehörde hat in ihrer Stellungnahme vom 10.03.2016 ausgeführt, dass sie aufgrund der traditionellen und gewachsenen Nachbarschaften von Hafen- und den angrenzenden Siedlungsbereichen von einer Gemengelagesituation ausgeht. Städtebaulich werde die anliegende Bebauung des „Tamms Weges“ und des „Wolfenbütteler Weges“ sowie die unmittelbar nördlich und südlich anliegende Bebauung der Papenstraße als Gemengelage eingestuft. Dieser Planungsansatz ist in den relevanten Bebauungsplänen enthalten. Insbesondere in der Begründung zu den Bebauungsplänen 111 („Mehrzweckumschlaganlage“), Nr. 110 („Nördlich Hafenzubringer“) und Nr. 113/1 („Südlich Hafenzubringer“) sind die diesbezüglichen Ermessenserwägungen dargelegt. Die Stadt hat im Anhörungsverfahren mitgeteilt, dass die im Verfahren für den Liegeplatz 8 sowie im ursprünglichen Verfahren für den Offshore-Basishafen abgegebenen städtischen Stellungnahmen vom 05.02.2008 und vom 02.11.2009 weiterhin Bestand hätten. Den Anforderungen an die Ermessensausübung wird damit genügt.

Bei einer Gemengelage muss nach dem Gebot der gegenseitigen Rücksichtnahme die gewerbliche Nutzung im Hafengebiet besondere Rücksicht auf die schutzwürdige angrenzende Wohnbebauung nehmen, während umgekehrt der angrenzenden Wohnbebauung eine höhere Immissionsbelastung zugemutet werden kann als sonst in einem Wohngebiet üblich. Es war deshalb für die zumutbaren Schallimmissionen ein geeigneter Maßstab zu finden, der sowohl dem Schutzbedürfnis der Wohnbebauung als auch dem Nutzungsinteresse des im Hafen angesiedelten Gewerbes und damit auch der Antragstellerin Rechnung trägt. Für die nächstgelegene Wohnbebauung ist danach aufgrund der vorhandenen bzw. plangegebenen Geräusch-Vorbelastung aus schalltechnischer Sicht der Schutzanspruch vergleichbar einem Mischgebiet zu berücksichtigen.

Das von der Antragstellerin vorgelegte Gutachten folgt dieser Sichtweise und kommt bei summarischer Prüfung nachvollziehbar zu dem Ergebnis, dass die bei dem vorgesehenen Regelbetrieb der Hafenerweiterung zu erwartenden Geräuschimmissionen die Immissionsrichtwerte unterschreiten. Damit bestehen gegen den dargestellten Regelbetrieb mit den angenommenen Randbedingungen unter schalltechnischen Gesichtspunkten keine Bedenken.

Die Stadt Cuxhaven hat im Anhörungsverfahren mit Schreiben vom 10.03.2016 darauf hingewiesen, dass der Nachtrag zum schalltechnischen Gutachten entsprechend den schalltechnischen Maßgaben der 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 141 „Östlich der Baumrönne“ aktualisiert werden müsse. Der Immissionsort „Ferienhausgebiet B-Plan Nr. 144“ fehle in der Betrachtung der schutzbedürftigen Immissionsorte. Im Nutzungskonzept für die Liegeplätze 9.2 bis 9.4 sei der vorhandene Schüttgut-Umschlagbetrieb im Bereich des Liegeplatzes 9.2 nicht mehr aufgeführt. Die Stadt regt an, die beabsichtigte Betriebsaufgabe in den Antragsunterlagen und auch im Schallgutachten ausdrücklich zu dokumentieren.

Die Antragstellerin hat diese Kritikpunkte aufgegriffen und den Nachtrag zum schalltechnischen Gutachten überarbeiten lassen. Das überarbeitete Gutachten des Büros Bonk-Maire-Hoppmann vom 22.03.2016 berücksichtigt nunmehr diese Punkte. Insbesondere das Nutzungskonzept ist im überarbeiteten Schallgutachten dargestellt. Danach findet der Baustoffumschlag ab 2017 nicht mehr statt. NPots hat der Firma die Nutzung des Liegeplatzes für Baustoffe zum Jahresende 2016 untersagt. Im Planänderungsbeschluss ist die entsprechende Zusage unter Ziffer I.3.2.1 aufgenommen.

Das GAA hat die Planunterlagen im Hinblick auf die Belange des Immissionsschutzes geprüft und in seiner Stellungnahme vom 23.03.2016 mitgeteilt, dass keine Bedenken gegen die vorgesehenen Änderungen des Liegeplatzes 9 bestehen, wenn für die am Anleger liegenden Schiffe in der Nachtzeit die Nutzung von Landstrom vorgeschrieben wird. Wie vom GAA gefordert, wurde eine entsprechende Nebenbestimmung aufgenommen. Der Antragstellerin wurde aufgegeben, für die Schiffsliegeplätze eine landseitige Stromversorgung mit den erforderlichen Versorgungsleitungen und Einrichtungen vorzusehen. Sofern zu erwarten ist, dass Schiffe auch in der Nachtzeit (22:00 Uhr bis 06:00 Uhr) am Anleger liegen, sind diese zu verpflichten den Landstromanschluss zu nutzen. Auf Ziffer I.3.1.1 dieses Beschlusses wird Bezug genommen.

II.3.3 Belange der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung

Die Belange der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) stehen dem Vorhaben nicht entgegen.

Die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde grundsätzlich gewährleistet. Das Wasser- und Schifffahrtsamt (WSA) Cuxhaven hat jedoch sowohl im Anhörungsverfahren für die jetzt festgestellten Änderungen als auch im ursprünglichen Planfeststellungsverfahren für die östliche Erweiterung des Offshore Basishafens nachdrücklich darauf hingewiesen, dass der durchgehende Schiffsverkehr auf der Elbe in jedem Fall Vorrang vor dem an- und ablegenden Verkehr habe. Der Umschlag sowohl im RoRo- wie auch im LoLo-Betrieb dürfe keinen Einfluss auf die passierende Schifffahrt haben. Eine gesonderte Rücksichtnahme über die Regelungen des § 3 SeeSchStrO hinaus zum Zweck des Umschlags sei nicht möglich und nicht zulässig. Die Erreichbarkeit des Terminals sei daher davon abhängig, ob der Durchgangsverkehr Manövriermöglichkeiten zulasse.

Die Planfeststellungsbehörde geht aufgrund der vorgelegten nautischen Gutachten davon aus, dass die Antragstellerin durch die Simulationen die grundsätzliche Machbarkeit nachgewiesen hat. Aufgrund der Nähe zum Fahrwasser und der Lage des Liegeplatzes vor der Kurve des Altenbrucher Bogens können sich besondere Rücksichtnahme- und Wartepflichten beim An- und Ablegen ergeben. Der Vorrang der durchgehenden Schifffahrt auf der Elbe ist in den Nebenbestimmungen und Hinweisen des Planfeststellungsbeschlusses vom 25.02.2010, die gemäß Ziffer I.3 dieses Änderungsbeschlusses weiterhin Gültigkeit haben, berücksichtigt worden und ist darüber hinaus umfassend rechtlich geregelt. Von der Grundregel des § 25 Abs. 2 SeeSchStrO kann nicht abgewichen werden. Die an- und ablegenden Fahrzeuge haben aufgrund des Kollisionsrisikos § 25 Abs. 6 SeeSchStrO zu beachten und dürfen die Schifffahrt im Fahrwasser nicht beeinträchtigen. Dies gilt insbesondere gegenüber Fahrzeugen, die aufgrund ihrer Größe und ihres Tiefgangs auf die Fahrrinne angewiesen sind und wegen des in unmittelbarer Nähe liegenden Altenbrucher Bogens nicht ausweichen und ihre Fahrt nicht reduzieren können.

Das WSA weist zutreffend darauf hin, dass sich die Kaianlage außerhalb aber in der Nähe des Fahrwassers befindet. Es handele sich hier um einen ungeschützten Liegeplatz an der Seeschiffahrtsstraße Elbe. Er sei den durch die passierende Schifffahrt hervorgerufenen Sunk- und Schwallbewegungen ausgesetzt.

Gemäß § 31 Abs. 1 WaStrG bedarf die Benutzung einer Bundeswasserstraße oder die Errichtung, die Veränderung oder der Betrieb einer Anlage in, über oder unter ihr oder an ihrem Ufer einer strom- und schifffahrtspolizeilichen Genehmigung, wenn durch die beabsichtigte Maßnahme eine Beeinträchtigung des für die Schifffahrt erforderlichen Zustands der Bundeswasserstraße oder der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu erwarten ist. Der festgestellte Plan beinhaltet solche Maßnahmen.

Zur Verhütung oder zum Ausgleich von Beeinträchtigungen des für die Schifffahrt erforderlichen Zustands der Bundeswasserstraße oder der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs kann gemäß § 31 Abs. 4 WaStrG die strom- und schifffahrtsrechtlichen Genehmigung unter Auflagen und Bedingungen erteilt werden. Das WSA Cuxhaven wurde mit den Planunterlagen beteiligt und hat gefordert, dass die seitens der WSV eingebrachten strom- u. schifffahrtspolizeilichen Nebenbestimmungen und Hinweise, die mit den Ziffern A.V.1.3 und A.V.2 Eingang in den Planfeststellungsbeschluss vom 25.02.2010 gefunden haben, weiterhin Bestand haben. Die genannten Nebenbestimmungen sind erforderlich, aber auch ausreichend, um den Belangen der WSV gerecht zu werden. Die Ziffer I.3 letzter Satz dieses Änderungsbeschlusses stellt die Fortgeltung dieser Nebenbestimmungen und Hinweise sicher.

II.3.4 Umweltverträglichkeit, Naturschutz und Landespflege

II.3.4.1 Umweltverträglichkeit

Die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung für das Vorhaben war nicht erforderlich.

Die geplante Änderung unterliegt nach § 3 e Abs. 1 Nr. 2 und § 3 c i. V. m. Nummer 13.18.1 der Anlage 1 UVPG der allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalles. Die Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG hat am 03.03.2016 einen Antrag auf allgemeine Vorprüfung des Einzelfalles gestellt und hierzu entsprechende naturschutzfachliche Unterlagen vorgelegt.

Nach § 3 e UVPG ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen, wenn das beabsichtigte Vorhaben unter Berücksichtigung der in Anlage 2 des UVPG aufgeführten Kriterien erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann. Die Planfeststellungsbehörde hat gemäß § 3 a UVPG nach überschlägiger Prüfung unter Berücksichtigung der in der Anlage 2 des UVPG aufgeführten Kriterien festgestellt, dass eine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nicht besteht. Erhebliche Umweltauswirkungen i. S. d. § 3 Abs. 1 Ziffer 2 UVPG sind aufgrund der festgestellten Maßnahmen nicht zu erwarten. Diese Entscheidung erging unter Berücksichtigung der in Seite 2 der Anlage 6 (naturschutzfachliche Stellungnahme) sowie in den Nebenbestimmungen dieses Beschlusses verfügten Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen. Die untere Naturschutzbehörde wurde zu den vorgelegten Unterlagen zur Einzelfallprüfung um Stellungnahme gebeten. Sie hält die Bewertung des Büros ARSU für zutreffend.

Die Feststellung, dass eine Umweltverträglichkeitsprüfung nicht erforderlich ist, wurde im Nds. Ministerialblatt 17/2016 auf Seite 521 bekannt gemacht.

II.3.4.2 Naturschutz und Landespflege

Die mit diesem Beschluss planfestgestellten Änderungen des Liegeplatzes 9 stellen einen Eingriff im Sinne des § 14 BNatSchG dar.

Die zugelassenen Maßnahmen beinhalten folgende naturschutzfachlich relevanten Sachverhalte: das zusätzliche Rammen von Ortbetonpfählen, die zusätzliche dauerhafte Versiegelung von rund 6.100 m² Fläche sowie eine Vergrößerung der Sohltiefe vor dem Liegeplatz um einen Meter auf -13,70 m NN.

Das Vorhaben und seine Auswirkungen auf naturschutzrelevante Sachverhalte werden in den vorgelegten Unterlagen ausreichend beschrieben. Die Erhebungs- und Bewertungsmethodik ist nicht zu beanstanden. Die zuständige untere Naturschutzbehörde (NLWKN – Betriebsstelle Brake – Oldenburg, GB IV) hat zu den naturschutzfachlichen Antragsunterlagen Stellung genommen. Erkenntnisse, die geeignet wären, die Aussagen im Landschaftspflegerischen Fachbeitrag grundlegend in Frage zu stellen, haben sich im Rahmen der Anhörung nicht ergeben.

Die zusätzlichen Rammarbeiten werden seitens der Antragstellerin nicht als kompensationspflichtiger Eingriff gewertet. Dieser Einschätzung kann nach Auffassung der zuständigen Naturschutzbehörde nur gefolgt werden, wenn die auf S. 2 der Anlage 6 eher beispielhaft und unverbindlich aufgeführten Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen konkretisiert und als Nebenbestimmungen verbindlich festgeschrieben werden. Dies ist mit diesem Planfeststellungsbeschluss erfolgt. Die naturschutzrechtlichen Nebenbestimmungen aus dem Planfeststellungsbeschluss vom 25.02.2010

gelten mit Ausnahme der Ziffer A.V.1.5, 2. Spiegelstrich (Walbeobachtung) sowie der Ziffer A.V.1.6.6 (Totfundmonitoring) auch für diese Planänderung. Insbesondere die zum Schutz von marinen Säugern aufgenommenen Regelungen wie Einsatz von Vergräbern und ramp-up (langsames Anrammen) sind zu beachten. Die festgesetzten Nebenbestimmungen für Rammarbeiten gelten nicht für Landrammungen.

Die dauerhafte Versiegelung von rund 6.100 m² wird seitens der Antragstellerin als Eingriff gewertet und mit einem Verlust von zwei Punkten je m² nach dem Städte- tagsmodell bilanziert. Diese Bewertung ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde angemessen.

Die Vergrößerung der Sohltiefe wird von der Antragstellerin nicht als Eingriff gewertet, da die betroffene Fläche schon jetzt monatlich unterhalten und die Sohltiefe in diesem Zusammenhang immer wieder auf das bislang planfestgestellte Maß eingestellt wird. Der Bewertung wird ebenfalls gefolgt.

Die Kompensation der mit dem Eingriff verbundenen negativen Auswirkungen auf Naturhaushalt und Landschaftsbild soll über eine Ersatzzahlung mit 6,50 €/m² erfolgen. Eine Ersatzzahlung ist gemäß § 15 Abs. 6 S. 1 BNatSchG dann zu entrichten, wenn ein Eingriff in Natur und Landschaft zugelassen wird, obwohl die Beeinträchtigungen des Naturhaushalts und des Landschaftsbildes nicht, nicht vollständig oder nicht innerhalb einer angemessenen Frist durch Maßnahmen der Naturalkompensation ausgeglichen oder ersetzt werden können.

In unmittelbarer Nähe des Vorhabens bestehen keine Möglichkeiten für Kompensationsmaßnahmen, die sich positiv auf den Eingriffsbereich auswirken könnten. Hier stehen kaum Grundflächen für Maßnahmen zur Verfügung, da durch die bestehenden Bebauungspläne andere Nutzungsfestsetzungen getroffen werden. Weiterhin schränken die bestehenden, planungsrechtlich zulässigen und im Rahmen des Flächennutzungsplans großräumig als Ziel der städtebaulichen Entwicklung definierten intensiven Hafennutzungen das Aufwertungspotenzial ggf. verfügbarer Flächen in diesem Raumausschnitt ein. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist es darüber hinaus nicht sinnvoll, kleinere Flächen im unmittelbaren Hafengebiet für Kompensationsmaßnahmen vorzusehen. Sehr häufig werden diese bereits nach kurzer Zeit wieder für Hafenzwecke benötigt. Aber auch in weiterer Entfernung konnten nach Einlassung der Antragstellerin trotz mehrfacher Bemühungen keine geeigneten Ersatzflächen erworben werden. Die Antragstellerin hat hierzu dargelegt, dass sie selbst sowie auch die NLG Bremerhaven (Niedersächsische Landgesellschaft) seit geraumer Zeit Ausgleichsflächen für Kompensationsmaßnahmen in Verbindung mit Hafenbaumaßnahmen suchen. Ausgleichsflächen, insbesondere kleinere Flächen, ständen auf dem Markt zurzeit entweder nicht oder nur zu weit über den vom Gutachterausschuss ermittelten Preisen zur Verfügung. Der Grund ist in dem Umstand zu suchen, dass der Flächenmarkt in der entsprechenden Region gegenwärtig stark unter Druck steht. Gegenüber den im Planfeststellungsbeschluss vom 25.02.2010 genannten Kriterien für die Ersatzzahlung gäbe es keine Veränderungen. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde liegen die Voraussetzungen für eine Ersatzzahlung gemäß § 15 Abs. 6 S.1 BNatSchG vor.

Die Ersatzzahlung bemisst sich nach den durchschnittlichen Kosten der nicht durchführbaren Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen einschließlich der erforderlichen durchschnittlichen Kosten für deren Planung und Unterhaltung sowie die Flächenbereitstellung unter Einbeziehung der Personal- und sonstigen Verwaltungskosten (§ 15 Abs. 6, S. 2 BNatSchG). Hierzu hat die Antragstellerin mit den An-

tragsunterlagen eine entsprechende Berechnung vorgelegt. Die Höhe der Ersatzzahlung (6,50 €/m²) wird als angemessen angesehen.

Mit diesem Planfeststellungsbeschluss wird gemäß § 15 Abs. 6 BNatSchG die beantragte Ersatzzahlung in Höhe von --79.749,15 € festgesetzt.

Die vorgesehene Planänderung führt nicht zu einer Erfüllung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände. Die Erteilung einer Ausnahme gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG war daher nicht erforderlich.

III. Stellungnahmen

III.1 Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange

III.1.1 Stadt Cuxhaven

(Stellungnahmen vom 10.03. sowie 13.04.2016)

Die Stadt Cuxhaven hat in ihrer Stellungnahme vom 10.03.2016 angeregt, die Planunterlagen bezüglich der lärmschutztechnischen Unterlagen zu überarbeiten. Dieser Forderung ist die Antragstellerin nachgekommen. Mit den überarbeiteten Unterlagen wurde die Stadt erneut beteiligt und hat mit Schreiben vom 13.04.2016 mitgeteilt, dass sämtliche Anregungen aus der Stellungnahme vom 10.03.2016 in den Planunterlagen Berücksichtigung gefunden hätten.

Die Bedenken haben sich somit erledigt.

III.1.2 Staatliches Gewerbeaufsichtsamt Cuxhaven (GAA)

(Stellungnahme vom 23.03.2016)

Das GAA hat im Hinblick auf die Belange des Immissionsschutzes keine Bedenken gegen die 2. Änderung, wenn für die am Anleger liegenden Schiffe die Nutzung von Landstrom vorgeschrieben wird. Hierzu müsse seitens des Betreibers der Kaianlage eine fest installierte Landstromverbindung installiert und den Schiffen zur Verfügung gestellt werden. Dies ist im Erläuterungsbericht des Änderungsantrages auf Seite 7, Ziffer 2.2.1. berücksichtigt.

Sofern zu erwarten ist, dass Schiffe auch in der Nachtzeit (22:00 Uhr bis 06:00 Uhr) am Anleger liegen, seien diese zu verpflichten den Landstromanschluss zu nutzen. Dies müsse im Planfeststellungsbeschluss vorgeschrieben werden. Eine entsprechende Nebenbestimmung wurde aufgenommen. Auf Ziffer I.3.1.1 wird verwiesen.

Den Forderungen des GAA Cuxhaven wurde damit in vollem Umfang entsprochen.

III.1.3 Wasser- und Schifffahrtsamt Cuxhaven (WSA)

(Stellungnahme vom 22.03.2016)

Das WSA trägt vor, dass im Erläuterungsbericht in Ziffer 2.3 (Schifffahrt) dargelegt werde, dass der vom WSA vorgeschriebene bzw. abgestimmte Mindestabstand des ruhenden Schiffsverkehrs gegenüber dem vorbeifahrenden Schiffsverkehr eingehal-

ten werde. Es weist darauf hin, dass diese Aussage so nicht richtig sei. Es existiere kein vorgeschriebener bzw. abgestimmter Mindestabstand zur vorbeifahrenden Schifffahrt. Dies nimmt die Planfeststellungsbehörde zur Kenntnis. Für die Abwägung wurde zugrunde gelegt, dass die Kaianlage sich zwar außerhalb aber in der direkten Nähe des Fahrwassers befindet. Die vom WSA vorgeschlagenen Nebenbestimmungen tragen diesem Umstand Rechnung. Die Planfeststellungsbehörde hat die vorgeschlagenen Nebenbestimmungen in den Planfeststellungsbeschluss vom 25.02.2010 aufgenommen. Gemäß Ziffer I.3 dieses Änderungsbeschlusses gelten diese auch für die festgestellten Änderungen.

Im Übrigen wird auf Ziffer II.3.3 Bezug genommen. Den Forderungen des WSA wird in vollem Umfang entsprochen.

III.1.4 NLWKN – Betriebsstelle Brake – Oldenburg, GB IV (Stellungnahme vom 24.03.2016)

Als zuständige untere Naturschutzbehörde im Küstenmeer stimmt der NLWKN - Betriebsstelle Brake – Oldenburg grundsätzlich den naturschutzfachlichen Bewertungen der Antragstellerin in der Anlage 6 der Planunterlagen zu. Der Einschätzung, dass die zusätzlichen Rammarbeiten nicht als Eingriff zu werten sind, könne allerdings nur dann zugestimmt werden, wenn die auf S. 2 der Anlage 6 eher beispielhaft und unverbindlich aufgeführten Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen konkretisiert und als Nebenbestimmungen verbindlich festgeschrieben werden. Dem ist die Planfeststellungsbehörde gefolgt. Die Nebenbestimmungen des Planfeststellungsbeschlusses gelten mit Ausnahme der Ziffern A.V.1.5, 2. Spiegelstrich (Walbeobachtung) sowie der Ziffer A.V.1.6.6 (Totfundmonitoring) auch für diesen Änderungsbeschluss. Die Antragstellerin geht davon aus, dass im Wasser keine Rammarbeiten erforderlich werden. Diesbezüglich hat die Planfeststellungsbehörde in Ziffer I.3.1.3 ausdrücklich klargestellt, dass die festgesetzten Nebenbestimmungen für Rammarbeiten nicht für Landrammungen gelten.

Die Kompensation der mit dem Eingriff verbundenen negativen Auswirkungen auf Naturhaushalt und Landschaftsbild soll über eine Ersatzzahlung erfolgen. Dies ist nach Auffassung der unteren Naturschutzbehörde nur möglich, wenn eine Naturalkompensation ausscheidet. Die diesbezügliche Begründung auf S. 12 des Erläuterungsberichtes wird als nicht ausreichend erachtet. Die Antragstellerin hat zu diesem Einwand mit Stellungnahme vom 12.04.2016 ergänzend vorgetragen. NPorts sowie die NLG Bremerhaven (Niedersächsische Landgesellschaft) suchten seit geraumer Zeit Ausgleichsflächen für Kompensationsmaßnahmen in Verbindung mit Hafenausbaumaßnahmen. Ausgleichsflächen, insbesondere kleinere Flächen, ständen auf dem Markt zurzeit nicht zur Verfügung. Die Situation gleiche der im Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschluss vom 25.02.2010. Es gäbe was die Flächenverfügbarkeit anbelangt keine Veränderungen. Dies wird als ausreichend angesehen. Die Höhe der Ersatzzahlung sieht die untere Naturschutzbehörde als angemessen an.

Im Übrigen wird auf Ziffer II.3.4 der allgemeinen Begründung Bezug genommen.

III.2 Stellungnahmen der anerkannten Naturschutzvereinigungen

Stellungnahmen von Naturschutzvereinigungen wurden im Verfahren nicht abgegeben.

III.3 Einwendungen

Einwendungen wurden im Verfahren nicht erhoben.

IV. Begründung der Kostenlastentscheidung

Die Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG trägt als Antragstellerin gemäß §§ 1, 3, 5 und 13 NVwKostG die Kosten des Verfahrens. Es ergeht ein gesonderter Kostenfestsetzungsbescheid.

V. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim Verwaltungsgericht Stade in Stade erhoben werden.

Hinweis

Die Klage wäre gegen den Niedersächsischen Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz, Direktion / Geschäftsbereich VI, Adolph-Kolping-Str. 6, 21337 Lüneburg, zu richten.

gez. Wiens

VI. Anhang Abkürzungsverzeichnis der Rechtsgrundlagen

| | |
|------------|--|
| BImSchG | Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge Bundes-Immissionsschutzgesetz in der Fassung vom 17.5.2013 (BGBl. I S.1274), zuletzt geändert durch Art. 76 der Verordnung vom 31.8.2015 (BGBl. I S. 1474) |
| BNatSchG | Bundesnaturschutzgesetz vom 29.07.2009 (BGBl. I S. 2542), zuletzt geändert durch Art. 421 der Verordnung vom 31.08.2015 (BGBl. I S. 1474) |
| NBauO | Niedersächsische Bauordnung vom 3. April 2012 (Nds. GVBl. S. 46, zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 23.07.2014 (Nds. GVBl. S. 206) |
| NVwKostG | Niedersächsisches Verwaltungskostengesetz in der Fassung vom 25. April 2007 (Nds. GVBl. S. 172), zuletzt geändert durch Gesetz vom 17.09.2015 (Nds. GVBl. S. 186) |
| NVwVfG | Niedersächsisches Verwaltungsverfahrensgesetz vom 03.12.1976 (Nds. GVBl. S. 311), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 24.09.2009 (Nds. GVBl. S. 361) |
| NWG | Niedersächsisches Wassergesetz vom 19. Februar 2010 (Nds. GVBl. S. 64), zuletzt geändert durch Gesetz vom 12.11.2015 (Nds. GVBl. S. 307) |
| SeeSchStrO | Seeschiffsstraßen-Ordnung vom 22.10.1998 (BGBl. I 1998 S. 3209; BGBl. I 1999 S. 193); zuletzt geändert durch Art. 2 § 3 der Verordnung vom 20.12.2012 (BGBl. I S. 2802) |
| TA-Lärm | Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - TA Lärm) vom 26.08.1998 (GMBl. 1998, S. 503) |
| UVPG | Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung in der Fassung der Bekanntmachung vom 24. Februar 2010 (BGBl. I S. 94), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 21.12.2015 (BGBl. I S. 2490) |
| VwVfG | Verwaltungsverfahrensgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Januar 2003 (BGBl. I S. 102), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 20.11.2015 (BGBl. I S. 2010) |

| | |
|---------------|---|
| WaStrG | Bundeswasserstraßengesetz vom 23.5.2007 (BGBl. I 2007 S. 962; BGBl. I 2008 S. 1980), zuletzt geändert durch § 2 der Verordnung vom 15.01.2016 (BGBl. I S.156) |
| WHG | Wasserhaushaltsgesetz vom 31. Juli 2009 (BGBl. I S. 2585), zuletzt geändert durch Artikel 320 der Verordnung vom 31.08.2015 (BGBl. I S. 1474) |
| ZustVO-Wasser | Verordnung über Zuständigkeiten auf dem Gebiet des Wasserrechts vom 10. März 2011(BGBl. I S. 70), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 29.10.2014 (BGBl. I S. 307) |