



# **Offshore Basishafen Cuxhaven Liegeplatz 8 Planfeststellungsbeschluss**

**Ausfertigung 1 von 5**



**Niedersachsen**

## **Antragstellerin**

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

## **Planfeststellungsbehörde**

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

Frau Wiens  
Herr Nordbruch  
Frau Schierenbeck  
Herr Zietz

Göttinger Chaussee 76 A  
30453 Hannover

Tel.: 0511 / 3034 – 3321  
Fax: 0511 / 3034 – 3500  
E-mail: [poststelle@nlwkn-h.niedersachsen.de](mailto:poststelle@nlwkn-h.niedersachsen.de)  
[www.nlwkn.de](http://www.nlwkn.de)

Hannover, 30.01.2009  
**Az.: VI H 3 – 62025-817-02**

## Inhaltsverzeichnis

A.	Verfügender Teil .....	3
A.I	Planfeststellung .....	3
A.II	Planunterlagen .....	3
A.II.1	Festgestellte Planunterlagen .....	3
A.II.2	Nachrichtlich beigefügte Planunterlagen.....	3
A.III	Planänderungen und -ergänzungen durch diesen Planfeststellungsbeschluss .....	3
A.IV	Weitere Entscheidungen.....	3
A.IV.1	Wasserrechtliche Erlaubnis gemäß § 10 i. V. m. § 4 NWG .....	3
A.IV.2	Ausnahmegenehmigung gemäß § 28 a Abs. 5 NNatG .....	3
A.IV.3	Ausnahmegenehmigung gem. § 43 Abs. 8 Nr. 5 BNatSchG .....	3
A.IV.4	Strom- und schiffahrtspolizeiliche Genehmigung gemäß § 31 WaStrG .....	3
A.V	Nebenbestimmungen, Hinweise .....	3
A.V.1	Nebenbestimmungen .....	3
A.V.2	Hinweise.....	3
A.VI	Vorzeitiger Beginn .....	3
A.VII	Entscheidungen über die erhobenen Stellungnahmen und Einwendungen .....	3
A.VIII	Kostenlastentscheidung.....	3
A.IX	Allgemeine Hinweise .....	3
B.	Begründung.....	3
B.I	Tatbestand, Verfahrensgegenstand.....	3
B.II	Ablauf des Planfeststellungsverfahrens und verfahrensrechtliche Bewertung.....	3
B.III	Vorzeitiger Beginn .....	3
B.IV	Materiellrechtliche Würdigung.....	3
B.IV.1	Planrechtfertigung, Varianten .....	3
B.IV.2	Wasserrechtliche Belange, Wasserrahmenrichtlinie .....	3
B.IV.3	Umweltverträglichkeitsprüfung, FFH-Verträglichkeitsprüfung, spezielle Artenschutzprüfung .....	3
B.IV.4	Naturschutz .....	3
B.IV.5	Bauplanungs-, Bauordnungs- sowie Immissionsschutzrecht .....	3
B.IV.6	Flächeninanspruchnahme, landwirtschaftliche Belange.....	3
B.V	Entscheidungen über Stellungnahmen und Einwendungen .....	3
B.V.1	Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange .....	3
B.V.2	Private Einwendungen.....	3
B.V.3	Stellungnahmen der anerkannten Naturschutzvereine .....	3
B.VI	Begründung der Kostenlastentscheidung .....	3
C.	Rechtsbehelfsbelehrung .....	3

Anhang: Abkürzungsverzeichnis

**A. Verfügender Teil****A.I Planfeststellung**

Der Plan zum Bau des Offshore-Basishafens Cuxhaven – Liegeplatz 8 – wird auf Antrag der Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG - Antragstellerin - gemäß §§ 119 NWG mit den sich aus diesem Beschluss ergebenden Änderungen und Ergänzungen festgestellt.

**A.II Planunterlagen**

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

**A.II.1 Festgestellte Planunterlagen****A.II.1.1 Planunterlagen zum Antrag vom 02.10.2007 in der Fassung des Antrags vom 02.11.2007:**

<u>Anlage</u>	<u>Inhalt</u>	<u>Maßstab</u>
<b>Ordner 1</b>		
<u>Heft 1</u>	Erläuterungsbericht vom 30.10.2007 (Seite 1-37)	
<u>Mappe 2</u>		
Blatt 1	Übersichtslageplan aufgestellt	M. 1: 25.000
Blatt 2	Lageplan Liegeplatz aufgestellt 10.03.2008	M. 1: 5.000
Blatt 3	Grundriss Liegeplatz	M. 1: 2.000
Blatt 4	Schnitt A Kaikante Ostseite	M. 1: 200
Blatt 5	Schnitt B Hafentiefler	M. 1: 200
Blatt 6	Schnitt C Stromseitiges Deckwerk	M. 1: 200
Blatt 7	Querschnitt Deich / Treibselräumweg	M. 1: 100
Blatt 8	Variantenplan	M. 1: 10.000
Blatt 9	Eigentumsverhältnisse	M. 1: 1.000
Blatt 10	Grundriss Spülfeld	M. 1: 2.500
<u>Heft 3</u>	Untersuchungen zur Kolkstabilität 1. Teilbericht vom September 2007 (Seite 1-17) Anlagen Seite 1-27	
<u>Heft 4</u>	Schiffsmanöversimulationen Ab- schlussbericht (Seite 1-52)	
<u>Heft 5</u>	Schalltechnisches Gutachten vom 02.10.2007 (Seite 1-34) Anlagen Seite 1-3	

<u>Anlage</u>	<u>Inhalt</u>	<u>Maßstab</u>
<u>Heft 6</u>	Baugrundbeurteilung und Gründungsempfehlung 1. Bericht vom 24.09.2007 Text Seite 1-32 (mit Anlagen 120 Seiten)	
<u>Heft 7</u>	Bericht über die Untersuchung und Beurteilung des Baggergutes vom 02.10.2007 Text Seite 1-33 (mit Anlagen 114 Seiten)	
<u>Heft 8</u>	Berechnung der atmosphärischen Anströmung (Seite 1-18) Anlagen: 2 Blatt	
<u>Heft 9</u>	Berechnung der Höhe der Deichüberfahrt Vom 26.09.2007 3 Seiten	
<u>Heft 10</u>	Untersuchungen zu Wellenhöhen September 2007 Seite 1-7	
<u>Heft 11</u>	Umweltverträglichkeitsstudie Landschaftspflegerischer Begleitplan FFH-Verträglichkeitsprüfung Spezielle Artenschutzprüfung vom September 2007 (Seite 1-224, Anlagen 11 Seiten) Benthosgutachten vom September 2007 (Seite 1-67, 5 Anlagen)	

Die Planunterlagen wurden im Laufe des Verfahrens geändert, ergänzt bzw. ersetzt. Insoweit gelten die unter Ziff. A.II.1.2 aufgeführten Fassungen der Planunterlagen, die teilweise die unter Ziff. A.II.1.1 genannten Unterlagen ersetzen:

#### **A.II.1.2 Planunterlagen zum Änderungs- und Ergänzungsantrag vom 29.08.2008**

<u>Anlage</u>	<u>Inhalt</u>	<u>Maßstab</u>
<u>I.</u>	Ergänzung Erläuterungsbericht vom August 2008 (Seite 1-22)	
Blatt E 1	Ramplan Fußsicherungswand Ostwand	M. 1 : 250, 200, 100, 20

<u>Anlage</u>	<u>Inhalt</u>	<u>Maßstab</u>
Blatt E 2	Grundriss	M. 1 : 2.000
Blatt E 3	Schnitt B-B – Hafentiegeplatz	M. 1 : 200
<u>II.</u>	Landschaftspflegerischer Begleitplan August 2008 (Seite 1-43)	
Karte 1	Biototypen – Bestand Kompensationsfläche Belumer Außendeich	M. 1 : 5.000
Karte 2	Maßnahmen Kompensationsfläche Belumer Außendeich	M. 1 : 5.000
Anhang 1	Wassertechnischer Fachbeitrag zum Landschaftspflegerischen Be- gleitplan 27.08.2008 (Seite 1-23)	
Anlage 1	Übersichtslageplan	M. 1 : 5.000
Anlage 2, Blatt 1	Maßnahmenplan westliche Teilflächen	M. 1 : 2.500
Anlage 2, Blatt 2	Maßnahmenplan östliche Teilfläche	M. 1 : 2.500
Anlage 3	Hydraulische Berechnungen (6 Seiten)	
Anhang 2	Maßnahmeblätter (M 1 – M 8)	
<u>III.</u>	Spezielle Artenschutzprüfung 29.08.2008 (Seite 1-11)	

## A.II.2 Nachrichtlich beigelegte Planunterlagen

### A.II.2.1 Planunterlagen zum Antrag vom 02.10.2007 in der Fassung des Antrags vom 02.11.2007:

<u>Anlage</u>	<u>Inhalt</u>	<u>Maßstab</u>
<u>Heft 12</u>	Stellungnahme der Naturschutzbe- hörde NLWKN vom 25.10.2007 (Seite 1-2)	
<u>Heft 12 a</u>	Stellungnahme der unteren Natur- schutzbehörde Stadt Cuxhaven vom 14.11.2007 (Seite 1-2)	

**A.II.2.2 Planunterlagen zum Änderungs- und Ergänzungsantrag vom 29.08.2008**

<u>Anlage</u>	<u>Inhalt</u>	<u>Maßstab</u>
	Stellungnahme der Naturschutzbehörde Landkreis Cuxhaven vom 28.08.2008 (1 Seite)	
	Stellungnahme der unteren Naturschutzbehörde Stadt Cuxhaven vom 08.09.2008 (1 Seite)	

**A.II.2.3 Planunterlagen zum Antrag auf Zulassung des vorzeitigen Beginns vom 14.02.2008:**

<u>Anlage</u>	<u>Inhalt</u>	<u>Maßstab</u>
	Antrag vom 14.02.2008 (Seite 1 bis 21)	
1	Übersichtskarte	M. 1:20.000
2	Lageplan	M. 1: 5.000
3	Blatt 3a: Ausführungsstand 30.04.2008	M. 1: 1.000
4	Blatt 3b: Grundriss	M. 1: 2.000
5	Stellungnahme zur Standsicherheit des vorhandenen Hochwasserschutzdeiches (Grundbauingenieure Steinfeld und Partner GbR) vom 06.11.2007 (6 Seiten)	

**A.II.2.4 Planunterlagen zum Antrag auf Zulassung des vorzeitigen Beginns vom 03.04.2008**

<u>Anlage</u>	<u>Inhalt</u>	<u>Maßstab</u>
	Antrag vom 03.04.2008 (Seite 1 bis 8)	
1	Übersichtskarte	M. 1:20.000
2	Lageplan	M. 1: 5.000
3	Blatt 3a:Ausführungsstand 30.04.2008	M. 1: 1.000
4	Fertige Ausführung	M. 1: 2.000
5	Bauzeitenplan Stand 25.02.2008	

**A.III Planänderungen und -ergänzungen durch diesen Planfeststellungsbeschluss****A.III.1.1 Erläuterungsbericht (Heft 1), Ziffer 4.4.2 – Baggerungen – (S. 23)**

Es wird ergänzt:

„Alle beabsichtigten Baggerungen (Entnahmestellen und Mengen) dürfen nur im Einvernehmen mit dem Wasser- und Schifffahrtsamt Cuxhaven - Baggerbüro – vorgenommen werden.“

**A.III.1.2 Erläuterungsbericht (Heft 1), Ziffer 5.4 – Schifffahrt – (Seite 30 f)**

Am Ende des Absatzes 1 wird der Begriff „...und Zeitverzögerung“ gestrichen.

**A.III.1.3 Schalltechnisches Gutachten (Heft 5)**

Das Schalltechnische Gutachten wird um das Schreiben der Stadt Cuxhaven vom 05.02.2008 zum Liegeplatz 8 ergänzt. Es berücksichtigt die städtebauliche Einschätzung der Großgemengelage.

**A.III.1.4 Beurteilung Baggergut (Heft 7); Ziffer 4.1, Seite 8 und 26 werden wie folgt ergänzt:**

Nach HABAK ist für die Repräsentativität der Sedimentproben eine Vermessung der Fläche und der Tiefenprofile (Tiefenlinienpläne) zugrunde zu legen. Bei der Festlegung der Probenahmestellen und –tiefen sind die Ausdehnung und Tiefe des Baggergutes, die Baggergutmenge und die erwartete Veränderlichkeit der horizontalen und vertikalen Verteilung der Sedimentzusammensetzung in der Sohle zu berücksichtigen. Im Regelfall sind bis zu 0,5 m Schnitttiefe Greiferproben ausreichend. Ab einer Tiefe von 0,5 m sind im Allgemeinen Kernproben erforderlich.

Auf der Seite 26 ist zu ergänzen, dass nicht nur Mittelwerte der untersuchten Proben entscheidend, sondern Unterschiede aus verschiedenen Baggerbereichen zu berücksichtigen sind. Dies gilt auch für den Bereich Hafen Groden.

**A.III.1.5 Umweltverträglichkeitsstudie u. a. (Heft 11)**

Seite 81 wird wie folgt korrigiert: Die auf dieser Seite angesprochene Messstelle wird vom Gewässerkundlichen Landesdienst - NLWKN – Betriebsstelle Stade – betrieben. Dieser gibt die Ergebnisse an die Wassergütestelle Elbe weiter.

Es werden in Ziffer 7.1.3 – Maßnahmen zur Vermeidung betriebsbedingter Beeinträchtigungen (Seite 106) zum zweiten Unterpunkt „Vermeidungsmaßnahmen im Rahmen der Unterhaltungsbaggerungen“ folgende Änderungen vorgenommen:

„Alleine der Träger des Vorhabens ist für das Prüfen und Umsetzen von Vermeidungsmaßnahmen im Rahmen der Unterhaltungsbaggerungen zuständig. Da die Hafenzufahrten und Liegewannen innerhalb der Bundeswasserstraße Elbe liegen, darf der Träger des Vorhabens seine Unterhaltungsbaggerungen nur im Einvernehmen mit dem Wasser- und Schifffahrtsamt Cuxhaven durchführen. Die Aufgaben des Bundes nach §§ 7 ff WaStrG bleiben unberührt.“



Ziffer 8.6 – Kumulative Wirkung anderer Projekte (Seite 156 ff) und Ziffer 8.6.1 – Fahrrinnenanpassung – wird wie folgt korrigiert:

Voll beladene Containerschiffe mit einem Tiefgang von 14,50 m können einkommend auch heute schon den Hafen Hamburg bedienen. Mit 14,50 m Tiefgang für die geplante Elbvertiefung ist der max. Abgang von Hamburg in einem Tidefenster gemeint. Die Elbvertiefung hat das Ziel, den tideunabhängigen Verkehr ein- und ausgehend von derzeit 12,50 m Tiefgang auf dann 13,50 m zu erweitern und gleichzeitig den Abgang von Hamburg mit 14,50 m Tiefgang in einem Tidefenster zu ermöglichen.“

#### **A.IV Weitere Entscheidungen**

Der Planfeststellungsbeschluss umfasst gemäß § 1 NVwVfG i. V. m. § 75 Abs. 1 VwVfG insbesondere folgende Entscheidungen.

##### **A.IV.1 Wasserrechtliche Erlaubnis gemäß § 10 i. V. m. § 4 NWG**

Mit diesem Planfeststellungsbeschluss wird die wasserrechtliche Erlaubnis gemäß § 10 NWG für das Einleiten des Niederschlagswassers von der Hafenanlage und vom Deich in die Elbe erteilt.

Das im Bereich der Hafenanlagen anfallende Niederschlagswasser der befestigten Flächen einschließlich des Deiches darf gemäß den unter Ziff. A.V.1.5 verfügbaren Nebenbestimmungen wie beantragt in die Elbe eingeleitet werden, sofern es keine signifikanten Belastungen aufweist.

Es sind folgende Einleitungsmengen (einschließlich der Reserven) genehmigt:

- 2 500 l/s
- 2 000 m<sup>3</sup>/d
- 55 000 m<sup>3</sup>/a

Die als Alternative zur Erlaubnis beantragte wasserrechtliche Bewilligung konnte aus rechtlichen Gründen nicht erteilt werden.

##### **A.IV.2 Ausnahmegenehmigung gemäß § 28 a Abs. 5 NNatG**

Für die Umsetzung der planfestgestellten Maßnahmen wird die Ausnahmegenehmigung von der Zerstörung und Beseitigung für die im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Heft 11), insbesondere in den Kapiteln 6.3.1 und 7.5 dargestellten besonders geschützten Biotope gemäß § 28 a Abs. 5 NNatG erteilt.

##### **A.IV.3 Ausnahmegenehmigung gem. § 43 Abs. 8 Nr. 5 BNatSchG**

Für die in der überarbeiteten Planunterlage „Spezielle Artenschutzprüfung“ vom 29.08.2008 (Seite 10) dargestellten Beeinträchtigungen von Fortpflanzungs- und Ruhestätten von besonders und streng geschützten Vogelarten wird die Ausnahme gemäß § 42 Abs. 8 Nr. 5 BNatSchG erteilt.

**A.IV.4 Strom- und schifffahrtspolizeiliche Genehmigung gemäß § 31 WaStrG**

Die für das Vorhaben erforderliche strom- und schifffahrtspolizeiliche Genehmigung gemäß § 31 WaStrG wird erteilt.

**A.V Nebenbestimmungen, Hinweise****A.V.1 Nebenbestimmungen****A.V.1.1 Allgemeine Nebenbestimmungen**

A.V.1.1.1 Die Bauausführung hat auf der Grundlage der vorstehend erwähnten Unterlagen und unter Beachtung der gesetzlichen Vorgaben, den geltenden technischen Bestimmungen und den einschlägigen DIN-Vorschriften sowie unter Berücksichtigung der allgemein anerkannten Regeln der Technik (a.a.R.d.T.) und der im Bauwesen erforderlichen Sorgfalt zu erfolgen. Die bautechnischen Anforderungen sind einzuhalten. Alle Anlagen müssen jederzeit den Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen. Die Antragstellerin hat dies durch geeignete Überwachungsmaßnahmen sicherzustellen. Der Ausbau hat nach den Richtlinien der gültigen EAU zu erfolgen.

A.V.1.1.2 Es ist dafür Sorge zu tragen, dass die bestehenden Rechtsvorschriften zum Einbau des Bodens, insbesondere nach dem Bodenschutzgesetz, eingehalten werden. Nach dem Antrag auf vorzeitigen Beginn ist der Antransport von Boden auch über die Straße vorgesehen. Dieser Antransport und der Einbau des Bodens sind mit der Stadt Cuxhaven abzustimmen. Die Untersuchung von Proben aus dem Bereich Hafen Groden ist entsprechend den technischen und rechtlichen Anforderungen zu ergänzen. Bei der Beurteilung des Baggergutes ist die Änderung unter der o. a. Ziffer „A.III.1.4 Beurteilung Baggergut“ zu berücksichtigen.

A.V.1.1.3 Vor Baubeginn ist durch die Antragstellerin eine Begehung des Geländes mit der Bau ausführenden Firma durchzuführen. Dem NLWKN (Betriebsstelle Stade), der Stadt Cuxhaven, dem Hadelner Deich- und Uferbauverband und dem Cuxhavener Deichverband, dem WSA Cuxhaven, dem Gewerbeaufsichtsamt Cuxhaven und der Planfeststellungsbehörde ist die Beteiligung an der Begehung zu ermöglichen, diese ist mindestens 1 Woche vor dem Termin den genannten Dienststellen schriftlich mitzuteilen. Diesen Dienststellen sind der Baubeginn und etwaige Verzögerungen sowie besondere Probleme bei der Baudurchführung schriftlich anzuzeigen.

A.V.1.1.4 Die Baustelleneinrichtungen haben den Hochwasserschutz zu berücksichtigen. Besonders hochwassergefährdete Bereiche (tiefer liegende Flächen vor dem Deich) sollten nicht oder nur im unbedingt erforderlichen Umfang in Anspruch genommen werden. Für eine zügige Räumung der Baustelle außendeichs ist Vorsorge zu treffen, so dass Baustoffe, Geräte oder andere Dinge durch ein Hochwasser nicht abgeschwemmt werden können. Diese Vorsorge gilt auch für die Wochenenden. Die Reinigung der durch die Baumaßnahmen verunreinigten Wege und Straßen, die für die Transporte und Baustellenverkehre genutzt werden, ist sicherzustellen.

A.V.1.1.5 Der Ort, an dem der für die Geländeaufhöhung benötigte Boden aus der Elbe entnommen wird, ist im Detail vor Beginn der Arbeiten mit dem WSA Cuxhaven abzu-

stimmen. Dabei sind auch die Anforderungen zur Wiedereinleitung des Spülwassers in die Elbe im Einzelnen festzulegen. Die zuständige Wasserbehörde ist zu beteiligen.

- A.V.1.1.6 Die Antragstellerin hat weitere, aus dem Vorhaben resultierende und über den Plan hinausgehende, aus nautischen oder betrieblichen Gründen erforderlich werdende Baumaßnahmen vorher anzuzeigen und genehmigen zu lassen.
- A.V.1.1.7 Die Antragstellerin hat in Abstimmung mit den zuständigen Behörden die Verkehrssicherungspflicht insgesamt wahrzunehmen. Dazu gehört auch die Verkehrssicherungspflicht nach Abschluss der Baumaßnahmen im Bereich des Hafens und der wasserseitigen Zufahrt; diese ist mit dem WSA Cuxhaven abzustimmen.
- A.V.1.1.8 Die Antragstellerin hat den Kampfmittelbeseitigungsdienst (KBD) Hannover rechtzeitig vor dem Beginn der Bauarbeiten zu unterrichten. Ob weitere Maßnahmen erforderlich sind, ist mit dem KBD abzusprechen.
- A.V.1.1.9 Bei Arbeiten, die Vermessungspunkte berühren, ist das Katasteramt rechtzeitig vor Baubeginn zu unterrichten.
- A.V.1.1.10 Vor Beginn der Arbeiten ist ein Bauausführungsplan mit Baufristen und Abläufen zu erstellen und den zuständigen Wasser-, Deich-, Gewerbeaufsichts- und Naturschutzbehörden, dem Wasser- und Schifffahrtsamt Cuxhaven, den Deichverbänden und der Planfeststellungsbehörde vorzulegen. Während der Bauphase ist dieser Plan regelmäßig zu aktualisieren und den obigen Empfängern bekannt zu machen.
- A.V.1.1.11 Die Antragstellerin hat den Bau des Hafens unter Beachtung der einschlägigen Vorschriften durchzuführen und die Anlagen nach geprüfter Statik zu errichten.
- A.V.1.1.12 Bauliche Anlagen einschließlich Wege und Straßen sowie Ver- und Entsorgungsleitungen innerhalb der Grenzen des Deiches sind nach dem NDG deichrechtlich zu genehmigen. Neu angelegte, geänderte oder beseitigte Anlagen können durch Entscheidungen der Unteren Deichbehörde nach § 15 Abs. 1 NDG erlaubt, geändert bzw. widerrufen werden, sofern die deichgesetzlichen Voraussetzungen vorliegen.
- A.V.1.1.13 Vor der Bauausführung sind von den durch den Ausbau betroffenen Leitungsunternehmen die aktuellen Pläne anzufordern. Alle Arbeiten im Bereich von Leitungstrassen sind in enger Abstimmung zwischen Antragstellerin und Leitungsunternehmen vorzunehmen.
- A.V.1.1.14 Unfälle mit wassergefährdenden Stoffen sind der zuständigen Wasserbehörde unverzüglich anzuzeigen.
- A.V.1.1.15 Schlagende Rammarbeiten sind nur tagsüber in der Zeit von 7:00 bis 20:00 Uhr zulässig. Für die Ausführung der Rammarbeiten gelten die einschlägigen technischen Vorschriften.
- A.V.1.1.16 Es ist sicherzustellen, dass die rechtlichen Vorgaben zum Immissionsschutz eingehalten werden. Bei der Umsetzung der Maßnahme sind unter anderem zu beachten:

- AVV Baulärm
- 32. BImSchV (Geräte und Baumaschinen – Lärmschutz VO)
- EAU 2004, E 149 schallarmes Rammen
- 16. BImSchV (Baustellenverkehr auf öffentlichen Straßen)

Die Antragstellerin hat sicherzustellen, dass von der Baustelle kein signifikanter Sandflug ausgeht.

A.V.1.1.17 Die Planfeststellungsbehörde behält sich in allen Punkten, in denen Nebenbestimmungen eine Abstimmung zwischen Beteiligten und der Antragstellerin vorgeben, eine abschließende Entscheidung für den Fall der Nichteinigung vor.

### **A.V.1.2 Deichrechtliche Nebenbestimmungen**

A.V.1.2.1 Die Deichsicherheit hat bei allen Baumaßnahmen höchste Priorität. Diese darf zu keinem Zeitpunkt herabgesetzt werden. Arbeiten am und vor den Deichen sind entsprechend den fachlichen Richtlinien, Regeln der Technik und Vorgaben, z.B. in Übereinstimmung mit den EAK 2002, durchzuführen. Die Arbeiten sind nur im Einvernehmen mit den Deichverbänden und der Stadt Cuxhaven als zuständiger Deichbehörde - insbesondere in der Zeit vom Oktober bis April eines jeden Jahres - zulässig. Abweichungen von den technischen Anforderungen sind von der Deichbehörde zu genehmigen. Der Bauablauf ist so einzurichten, dass direkte Eingriffe in den Deich nur möglichst sommernah erfolgen. Vor Beginn der Bauarbeiten ist am vorhandenen Deichsiegel und am Hochwasserschutzdeich eine Beweissicherung durchzuführen. Durch die Baumaßnahmen bewirkte Änderungen an den Bauwerken hat die Antragstellerin auf ihre Kosten in Absprache mit den Deichverbänden zu beseitigen bzw. beseitigen zu lassen.

A.V.1.2.2 Den Deichverbänden ist jederzeit der freie Zugang zu den Deichanlagen und Schutzbauwerken zu ermöglichen, dazu gehört u. a. die jederzeitige Befahrbarkeit des Treibselräumweges sowie der Deichverteidigungswege. Zusätzlich notwendige Maßnahmen, z.B. Einzäunung am oder auf dem Deich, bedürfen der deichrechtlichen Genehmigung und sind vorab mit den Deichverbänden abzustimmen. Dies gilt auch nach Abschluss der Bauarbeiten.

A.V.1.2.3 Die maßnahmenbedingten Erschwernisse bei der zukünftigen Deichunterhaltung sind vom Maßnahmenträger auszugleichen. Die Entwässerung des seeseitigen Deichverteidigungsweges (Treibselräumweg) ist über die sich anschließende Flächenentwässerung vorzusehen. Da über die Außendeichseite erhebliche Flächen zu entwässern sind und vor allem im extremen Sturmflutfall das aus der Überschwemmung resultierende Restwasser abzuführen ist, ist dafür eine ausreichende Entwässerung einzuplanen und sicherzustellen. Sofern erforderlich, sind hier zusätzliche Maßnahmen, z.B. Deichlängsgraben, einzuplanen und als Änderungsplan vorzulegen. Der rechnerische Nachweis der Entwässerung ist zu führen und auch dem Deichverband vorzulegen.

A.V.1.2.4 Während der Bauphase ist zwischen der Deichböschung auf der einen Seite und dem Spüldamm auf der anderen Seite die Entwässerung des Deichfußes sicherzustellen.

A.V.1.2.5 Die Entwässerung der Grodener Wettern (Baumrönne) ist zu jeder Zeit sicherzustellen. Die Baumaßnahmen in diesem Bereich haben im Einvernehmen mit dem

Hadelner Deich- und Uferbauverband zu erfolgen. Sollten sich bei der Entwässerung maßnahmenbedingt zusätzliche Anforderungen ergeben, so sind diese vom Maßnahmenträger auszugleichen, z.B. Freihalten des Entwässerungstiefs.

- A.V.1.2.6 Die Antragstellerin hat die Detailplanung für den Anschluss des Hafengeländes an die Deichflächen und Deichschutzanlagen mit dem Hadelner und Cuxhavener Deichverband übereinstimmend zu erstellen und von der zuständigen Deichbehörde der Stadt Cuxhaven prüfen zu lassen.  
Dies betrifft auch die Ausführungsplanungen für den Anschluss der vorhandenen Deichüberfahrten, die an die Baumaßnahme anschließen, sowie für den Bau des Deichverteidigungsweges und des Treibselräumweges. Diese Abstimmung hat vor Baubeginn zu erfolgen. Abweichungen vom Bauzeitenplan sind diesen Stellen zeitnah mitzuteilen.
- A.V.1.2.7 Die geplante Überfahrt über den Deich (Rampe) im ersten Bauabschnitt darf erst nach Aufspülung der außendeichs liegenden Flächen auf 6,50 m hergestellt werden, da ansonsten die verbleibende Deichhöhe von 6,80 m im Bereich der Überfahrt nicht ausreichend ist. Für die Rampe im Bereich des 2. Bauabschnitts gilt dies sinngemäß. Die Ausführung der Rampen ist im Einvernehmen mit dem Deichverband und der Deichbehörde festzulegen. Dies gilt auch hinsichtlich der Querschnitte und des Unterbaus zur Abtragung der enormen Lasten. Die Rampen sind auf Dauer hinsichtlich ihrer Schwerlastfähigkeit und ihrer Höhe mindestens jährlich zu überprüfen. Das Ergebnis ist dem zuständigen Deichverband und der Deichbehörde vorzulegen. Die vorgeschriebenen Höhen sind einzuhalten.  
  
Der Bau der westlichen Deichüberfahrt und die Sicherung des davor liegenden Geländes in der mit Antrag auf Zulassung des vorzeitigen Beginns beantragten Form sind wegen des Bemessungswasserstandes zur Sturmflutsicherheit mit der Forschungsstelle Norderney des NLWKN abzustimmen. Diese Abstimmungsverpflichtung gilt auch für bauzeitliche Zwischenlösungen (s. Antrag auf vorzeitigen Beginn vom 03.04.2008).
- A.V.1.2.8 Die Unterhaltungslast und die Verkehrssicherungspflicht der Rampen obliegen der Antragstellerin auf Dauer.
- A.V.1.2.9 Die Antragstellerin ist verpflichtet, während der Bauzeit Schäden am Deich auch vorsorglich und unverzüglich mit geeigneten schnell umsetzbaren Maßnahmen zu beseitigen. Wo dies ausnahmsweise nicht möglich ist, ist der Deich unverzüglich vorläufig zu sichern. Diese Auflage ist mit der Bau ausführenden Firma zusätzlich auch vertraglich abzusichern.
- A.V.1.2.10 Die Auflast des Spülbereiches ist durch einen gutachterlichen Nachweis der Grundbruchsicherheit und Standfestigkeit des Hochwasserschutzdeiches (Hauptdeich) grundsätzlich belegt (siehe Ziffer A.II.3). Die im Nachweis angenommenen Randbedingungen sind örtlich zu prüfen und einzuhalten. Dies gilt insbesondere für den geforderten Wasserdruck. Sollte es trotzdem zu Gefahrensituationen kommen, sind die zuständigen Deichverbände und die Deichbehörde der Stadt Cuxhaven sofort über die Situation und die getroffenen Maßnahmen zu informieren.
- A.V.1.2.11 Die Einbauten im Deich, wie Rampen und Fundamente sowie zu verlegende Ver- und Entsorgungsleitungen sind von der zuständigen Deichbehörde nach vorherge-

hender Abstimmung genehmigen zu lassen. Die dabei zu erwartenden Setzungen sind gesondert gutachterlich zu bewerten.

A.V.1.2.12 Die Baumaterialien und Baumaschinen sind so zu lagern bzw. abzustellen, dass sie im Sturmflutfalle nicht auftreiben, oder rechtzeitig aus dem Deichvorland verbracht werden können. Dies gilt auch für die Wochenenden.

### **A.V.1.3 Strom- und schifffahrtspolizeiliche Nebenbestimmungen**

A.V.1.3.1 Die Antragstellerin ist verpflichtet, alle im Rahmen der Baudurchführung, des Betriebes und der Unterhaltung der Hafenanlage erforderlichen Maßnahmen im Detail mit der WSV abzustimmen, soweit bereits die Möglichkeit besteht, dass diese Maßnahmen eine Beeinträchtigung des für die Schifffahrt erforderlichen Zustandes der Bundeswasserstraße Elbe im Sinne des § 3 Abs. 3 WaStrG oder die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zur Folge haben können. Die Antragstellerin legt der WSV mindestens vier Wochen vor Baubeginn unaufgefordert alle Unterlagen und sonstigen Informationen diesbezüglich zur Prüfung vor. Alle diese Maßnahmen dürfen ausschließlich nur im Einvernehmen mit der WSV durchgeführt werden. Die Antragstellerin ist verpflichtet, die im Rahmen der Baudurchführung und des Betriebes erforderlichen Maßnahmen zu treffen, dass der für die Schifffahrt erforderliche Zustand der Bundeswasserstraße Elbe und der bundeseigenen Schifffahrtsanlagen nicht beeinträchtigt wird.

A.V.1.3.2 Werden durch die Anlage oder durch Bauarbeiten Auskolkungen, Verflachungen oder andere Beeinträchtigungen der Wasserstraße verursacht, ferner Strombauwerke, Uferbefestigungen u. ä. gefährdet oder beschädigt, so hat die Antragstellerin die Beeinträchtigungen auf Verlangen des WSA Cuxhaven zu beseitigen.

A.V.1.3.3 Die Antragstellerin hat im Rahmen ihrer hafenspolizeilichen Zuständigkeiten dafür zu sorgen, dass bei Benutzung der Anlage keine Gegenstände oder Stoffe in die Elbe gelangen, die den für die Schifffahrt erforderlichen Zustand der Wasserstraße oder die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf der Wasserstraße beeinträchtigen.

A.V.1.3.4 Bei Hochwasser- und Eisgefahr hat die Antragstellerin Vorkehrungen zu treffen, die ein Abtreiben von Anlagenteilen, Lagergut oder sonstigen Gegenständen in die Bundeswasserstraße verhindern.

A.V.1.3.5 Die Anbringung von Schifffahrtszeichen an der Hafenanlage bedarf der Abstimmung mit dem WSA Cuxhaven. Die Anlage ist bei Dunkelheit und unsichtigem Wetter blendungsfrei so zu beleuchten, dass sie von der Wasserseite aus gut zu erkennen ist.

A.V.1.3.6 Der Westmolen- und der Ostmolendalben sind durch geeignete Befeuerung zu sichern.

A.V.1.3.7 Alle Lampen und Scheinwerfer der Hafenanlage, die keine Schifffahrtszeichen sind, sind in Richtung Elbe abzublenden, damit die Schifffahrt nicht geblendet wird. Die Reflektoren aller Scheinwerfer sind daher so auszurichten, dass Streulicht in Richtung Elbe vermieden wird. Dies gilt auch für die Bauphase. Die Baufirmen sind vom Unternehmer darauf zu verpflichten.

- 
- A.V.1.3.8 Der für den Betrieb der Hafenanlage erforderliche wasserseitige Zufahrts- und Liegebereich ist von der Antragstellerin auf ihre Kosten auf die beantragte Wassertiefe herzustellen und zu unterhalten. Die Bagger- und Räumarbeiten sowie die Unterbringung des Baggergutes in der Elbe im Aufspülungsbereich dürfen nur im Einvernehmen mit dem WSA Cuxhaven vorgenommen werden. Baggerungen sind so vorzunehmen, dass zum Fahrwasser hin glatte Übergänge ohne Grate und Absätze entstehen. Über Baggertoleranzen hinausgehende Übertiefen dürfen nicht hergestellt werden. Die HABAK-WSV ist zu beachten.
- A.V.1.3.9 Die Antragstellerin hat den wasserseitigen Zufahrts- und Liegebereich regelmäßig darauf zu untersuchen, dass sie ausreichende Wassertiefen haben und im Wasser und auf der Sohle frei von Hindernissen sind.
- A.V.1.3.10 Bei der Durchführung der Arbeiten hat die Antragstellerin die anerkannten Regeln der Technik zu beachten, die im Wasserbau auf der Elbe erforderliche Sorgfalt anzuwenden sowie die eingesetzten schwimmenden Fahrzeuge und Geräte zu überwachen und in gutem betriebs- und verkehrssicheren Zustand zu halten. (Für die schwimmenden Baufahrzeuge gelten die Vorschriften des Seeaufgabengesetzes, der Seeschiffahrtsstraßenordnung sowie der Elbe-Lotsverordnung).
- A.V.1.3.11 Beginn und Ende der täglichen Arbeiten sind, soweit sie wasserseitig durchgeführt werden, der Verkehrszentrale Cuxhaven -Cuxhaven Traffic- vorher über UKW-Kanal 71 anzuzeigen.
- A.V.1.3.12 Auf den eingesetzten schwimmenden Arbeitsfahrzeugen muss eine ständige Erreichbarkeit auf UKW-Kanal 71 und 16 gewährleistet sein. Einer Aufforderung der Verkehrszentrale Cuxhaven zur vorübergehenden Unterbrechung der Arbeiten ist Folge zu leisten, ohne dass dafür eine Entschädigung verlangt werden kann.
- A.V.1.3.13 Die vorgesehene Sandgewinnung aus der Unterhaltung der Bundeswasserstraße Elbe hat in Abstimmung mit dem WSA Cuxhaven zu erfolgen. Es darf nur an den vom WSA bezeichneten Stellen und nur bis zur angegebenen Tiefe Baggergut aus der Wasserstraße entnommen werden. Die in der Unterhaltungsbaggerei auf der Bundeswasserstraße Elbe vorgeschriebenen üblichen Regeln, Verfahren und Techniken sind anzuwenden. Der Bagger bzw. die Besatzung hat den Anordnungen des WSA Cuxhaven ohne Anspruch auf Kostenerstattung nachzukommen.
- A.V.1.3.14 Der aufgespülte Boden ist so abzusichern, dass er nicht in die Bundeswasserstraße zurückdriften kann. Es sind die bei solchen Maßnahmen üblichen und notwendigen Rückhaltmaßnahmen vorzusehen.
- A.V.1.3.15 Das Ausbringen von Stromankern und das Auslegen von Baugerät, Drähten, Ketten, Spülleitungen oder Ähnlichem in der Bundeswasserstraße sind vorher mit dem WSA Cuxhaven abzustimmen. Stromanker sind mit einer gelben Boje – Durchmesser mindestens 1 m – mit der schwarzen Aufschrift „Anker“ zu bezeichnen.
- A.V.1.3.16 Die Antragstellerin darf an schwimmenden Fahrzeugen außer den vorgeschriebenen und nach schiffahrtspolizeilichen Vorschriften erforderlichen Schifffahrtszeichen keine nicht genehmigten Zeichen und Lichter oder solche Zeichen anbringen, die mit Schifffahrtszeichen verwechselt werden oder die Wirkung von Schifffahrtszeichen beeinträchtigen oder die Schiffsführer durch Blendwirkung, Spiegelungen oder anders irreführen oder behindern können.

- 
- A.V.1.3.17 Im Bereich der Bundeswasserstraße im Rahmen der Maßnahmen verloren gegangene Anker, Ketten oder Drähte und andere Ausrüstungsgegenstände sind dem WSA Cuxhaven unverzüglich zu melden und von der Antragstellerin auf eigene Kosten aus der Bundeswasserstraße Elbe zu beseitigen. Mit der Bergung ist unverzüglich zu beginnen.
- A.V.1.3.18 Die Hafenanlage darf erst in Betrieb genommen werden, nachdem das WSA Cuxhaven sie abgenommen hat und die Kajenanlagen und der Stichhafen so hergerichtet sind, dass ein sicheres Anlegen von Fahrzeugen bei allen Wasserständen möglich ist. Die Abnahme ersetzt nicht andere, nach sicherheits- oder ordnungsbehördlichen Vorschriften erforderliche Abnahmen.
- A.V.1.3.19 Der Ladungsumschlag von Schiff zu Schiff oder mit einem Längslieger an einem an der Hafenanlage festgemachten Fahrzeug ist verboten. Ausgenommen sind Bunkerungen und im Rahmen des Schiffsbetriebs notwendige Ver- und Entsorgungen des an der Hafenanlage festgemachten Fahrzeuges.
- A.V.1.3.20 Der Erlass und die Änderung einer Hafenordnung für die Anlage sind zuvor mit dem WSA Cuxhaven abzustimmen. Regelungen, die auf der Wasserfläche der Bundeswasserstraße Elbe (Hafenbereich) gelten sollen, oder die den für die Schifffahrt erforderlichen Zustand der Bundeswasserstraße Elbe und die bundeseigenen Schifffahrtsanlagen oder die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs betreffen, bedürfen des Einvernehmens mit dem WSA.  
Das WSA Cuxhaven kann die Änderung solcher Regelungen verlangen.
- A.V.1.4 Nebenbestimmungen der Gewerbeaufsichtsverwaltung**
- A.V.1.4.1 Für die technische Ausbildung der Anlagen, die Lastenannahme zur Bemessung usw. sind die einschlägigen Gesetze, DIN-Normen sowie die EAU zu beachten. Hinsichtlich des Arbeitsschutzes sind die einschlägigen Vorschriften zu berücksichtigen. Die Inbetriebnahme ist mit der Gewerbeaufsichtsverwaltung abzustimmen.
- A.V.1.4.2 Die Antragstellerin sagt zu, für die neuen Flächen das bestehende Verkehrskonzept des Hafens insgesamt zu erweitern. Das Verkehrskonzept muss für den Liegeplatz 8 folgenden Voraussetzungen entsprechen:
- eine klare Abgrenzung von Umschlag-, Lager- und Verkehrsflächen,
  - möglichst Einbahnverkehre,
  - Einplanung und Schaffung von Personenwegen für den Fußgängerverkehr sowohl auf den Hafenbetriebsflächen als auch auf den Zugangswegen zur öffentlichen Straße einschließlich Trennung dieser Personenwege von den allgemeinen Verkehrsflächen,
  - eine eindeutige Unterscheidung, Markierung und Beschilderung von Wegen und Arbeitsbereichen für Fußgänger, Terminalfremde, Terminalfahrzeuge und Kreuzungsbereiche.
- A.V.1.5 Wasserwirtschaftliche Nebenbestimmungen**
- A.V.1.5.1 Sofern die Einleitungsmengen des Niederschlagswassers nicht ausreichen, sind sie neu zu beantragen.



A.V.1.5.2 Im Wege der Eigenkontrolle ist die Qualität des einzuleitenden Niederschlagswassers zweimal pro Jahr nach den in der Abwasserverordnung genannten Analyseverfahren auf die Parameter

- BSB 5
- CSB
- Cadmium, Kupfer, Zink, Blei
- PAK

zu untersuchen. Die Ergebnisse sind der zuständigen Wasserbehörde vorzulegen. Die Wasserbehörde kann anhand der Ergebnisse den Untersuchungsrahmen ver ringern oder erweitern, falls dies angezeigt ist. Sie kann Ort und Zeitpunkt der Pro benahme näher bestimmen.

A.V.1.5.3 Vor der Inbetriebnahme des Hafens und im Wege der Überwachung hat die zu ständige Wasserbehörde zu prüfen, ob weitere Anforderungen an die wasserrecht liche Einleitungserlaubnis zu stellen sind; insbesondere wenn mit wassergefähr denden Stoffen auf den Betriebsflächen umgegangen wird. In diesen Fällen sind möglicherweise auch die technischen Rückhaltesysteme zu verbessern oder zu ändern.

A.V.1.5.4 Der Einleitungsbereich/ -bauwerk an der Elbe ist mit dem WSA Cuxhaven und der zuständigen Wasserbehörde abzustimmen und mir zur abschließenden Genehmi gung vorzulegen.

A.V.1.5.5 Die Buhne 5 ist vor dem Rückbau der Buhne 4 besonders zu sichern, so dass die erforderliche Schutzwirkung auf Dauer gegeben ist. Die vorgelagerte Mole ist nach Abbau (Teilabbau) der Buhne 4 zeitnah herzustellen.

A.V.1.5.6 Die Antragstellerin hat die maßnahmenbedingten Mehrkosten der Unterhaltung für die Bühnen 5 bis 7 und das gesamte Deckwerk sowie möglicherweise auch für wei tere Bühnen und Deckwerke zwischen Liegeplatz 3 (alt) und 8 (neu) zu überneh men.  
Über die Höhe der Mehrunterhaltungskosten hat eine Einigung zwischen Antrag stellerin und NLWKN – Betriebsstelle Stade zu erfolgen.

A.V.1.5.7 Die Antragstellerin sagt zu, die Flächen (Hafen und Bühnen) des NLWKN, soweit sie durch die Maßnahmen wesentlich oder insgesamt überbaut werden, zu über nehmen.

#### **A.V.1.6 Naturschutzrechtliche Nebenbestimmungen**

A.V.1.6.1 Gemäß § 12 b Abs. 1 Nr. 2 NNatG hat die Antragstellerin bezogen auf das verblei bende Kompensationsdefizit eine Ersatzzahlung in Höhe von 353.400,00 € für 11,78 ha zu leisten. Die Ersatzzahlung ist -nach Abstimmung mit der Stadt Cuxha ven als auch zuständiger Naturschutzbehörde- an den NLWKN – Betriebsstelle Brake-Oldenburg zu zahlen und zweckgebunden für zusätzliche Kompensations maßnahmen im Belumer Außendeich zu verwenden, sobald dort weitere Flächen zur Verfügung stehen.  
Das Ersatzgeld ist bis 15.04.2009 zu zahlen.

- 
- A.V.1.6.2 Die in den Antragsunterlagen aufgeführten Kompensationsmaßnahmen sind im Lauf des Jahres 2009 durchzuführen. Bauarbeiten innerhalb des Kompensationsflächenpools „Belumer Außendeich“ müssen außerhalb der Brut- und Aufzuchtzeit der Wiesenvögel stattfinden.
- A.V.1.6.3 Alle flächenbezogenen Kompensationsmaßnahmen sind grundbuchrechtlich abzusichern.
- A.V.1.6.4 Für alle Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind von der Antragstellerin vor deren Umsetzung konkrete Ausführungsplanungen im Einvernehmen mit den zuständigen Naturschutzbehörden (Landkreis Cuxhaven, Stadt Cuxhaven, NLWKN) zu erstellen. Gleichzeitig sind auch die direkt und indirekt Betroffenen, die Deichverbände sowie die Fachbehörden frühzeitig zu informieren und ggf. in den Prozess der Ausführungsplanung einzubinden.
- A.V.1.6.5 Die Einrichtung landseitiger Baustellenflächen muss auf dem Baufeld selbst erfolgen oder auf den südlich angrenzenden Flächen des Bebauungsplanes Nr. 110 der Stadt Cuxhaven. Nicht dauerhaft erforderliche Versiegelungen im zukünftigen Hafenbereich sind nach Abschluss der Baumaßnahmen zurückzubauen, Verdichtungen zu lockern.
- A.V.1.6.6 Die umliegenden Watt- und Flachwasserbereiche sind gegen die Inanspruchnahme für Bauzwecke durch entsprechende Absperrung für die Dauer der Bauarbeiten wirksam zu schützen.
- A.V.1.6.7 Sollte der Beginn der Bauarbeiten in der Brutzeit erfolgen, sind ab Februar des jeweiligen Jahres Vergrämer einzusetzen, um die Ansiedlung von Brutvögeln zu verhindern.
- A.V.1.6.8 Zur Verringerung der durch die Bauarbeiten hervorgerufenen Sedimentbelastungen der Elbe ist das Rückführungswasser aus den Aufspülungen mechanisch zu reinigen.
- A.V.1.6.9 Die Spülfelder sind gegen Staubemissionen zu sichern, z.B. durch Beregnung.
- A.V.1.6.10 Die Rammarbeiten sind so weit als technisch möglich mit Vibrationsrammen vorzunehmen. Der Einsatz von Schlag- und Explosionsrammen muss auf das absolut erforderliche Maß beschränkt werden. In der Zeit von April bis Juni sind sie wegen der dann stattfindenden Wanderungsbewegungen der FFH-relevanten und lärmempfindlichen Fischart Finte wasserseitig durch den vorzugsweisen Einsatz von Vibrationsrammen zu minimieren.  
Die Schallfrequenz der Rammarbeiten ist nach dem Beginn jeweils langsam zu erhöhen, um eventuell im Einwirkungsbereich befindlichen Fischen und Meeressäugern die Gelegenheit zu geben, sich schadlos entfernen zu können.
- A.V.1.6.11 Für die Dauer der Rammarbeiten ist vom Vorhabensträger -wie zugesagt- eine Erfassung der Schallausbreitung im Wasserkörper der Elbe vorzunehmen. Ziel dieser Untersuchung ist die Klärung der Frage, bis zu welcher Entfernung von der Baustelle Schalleistungspegel auftreten, die ein Passieren des Bereiches durch die Fischart Finte (FFH-Anhang II) unmöglich machen. Die Ergebnisse dieser Erfassung sollen die Prognosesicherheit bei zukünftigen Bauprojekten des Vorhabenssträgers erhöhen. Die Ergebnisse sind der Planfeststellungsbehörde vorzulegen.

- A.V.1.6.12 Für den Schutz der metallischen Wasserbauteile sind umweltverträgliche Korrosionsschutzmittel zu verwenden, um Schadstofffreisetzungen zu reduzieren und neue Ansiedlungsmöglichkeiten für Benthos-Organismen zu schaffen.
- A.V.1.6.13 Das Oberflächenentwässerungssystem der Terminalfläche ist mit einer mechanischen Vorreinigungsanlage sowie Schadstoffrückhaltesystemen und ggf. Schadstoffabscheidern auszustatten, um Schadstoffeinleitungen in die Elbe zu verhindern. Das System sollte über ausreichende Reserven verfügen, um auch im Falle von Un- und Störfällen genügend Rückhaltekapazität zu bieten.
- A.V.1.6.14 Die Beleuchtungsanlage ist so auszuführen, dass schädliche Auswirkungen auf die Tierwelt, insbesondere auf fliegende Insekten, so weit als möglich vermieden werden. Die entsprechende Detailplanung ist einvernehmlich mit der zuständigen Unteren Naturschutzbehörde abzustimmen; der GB IV des NLWKN als Fachbehörde für Naturschutz ist zu beteiligen.

## **A.V.2 Hinweise**

- A.V.2.1** Auf die Forderungen der Arbeitsstättenverordnung und der BGV C 21 „Hafenarbeit“ wird hingewiesen.
- A.V.2.2** Der Durchgangsverkehr auf der Elbe hat in jedem Fall vor an-/ablegendem Verkehr Vorrang. Er darf weder gefährdet, behindert noch belästigt werden. Es gelten die Bestimmungen der SeeSchStrO. Sonderrechte für an-/ablegende Fahrzeuge wird es nicht geben. Die Erreichbarkeit des Terminals ist daher davon abhängig, ob der Durchgangsverkehr Manövriermöglichkeiten zulässt. Der an-/ablegende Verkehr hat durch den Durchgangsverkehr verursachte Wartezeiten in Kauf zu nehmen. Antragstellerin und Wasserschiffahrtsverwaltung halten übereinstimmend Schulungen der Schlepperkapitäne und Lotsen für sinnvoll.
- A.V.2.3** Der Planfeststellungsbeschluss enthält keine Genehmigungen für die sog. Suprastrukturmaßnahmen. Diese und das Betriebskonzept sind in weiteren Genehmigungsverfahren, insbesondere nach dem Bau- bzw. Immissionsschutzrecht zu genehmigen.
- A.V.2.4** Umweltverträglichkeitsstudie u. a. (Heft 11): In Ziffer 6.6.1 (Seite 80) ist die Aussage „...der Sauerstoffeintrag, der in der Unterelbe zum größten Teil physikalisch erfolgt.“ zweifelhaft. Sie ist zu relativieren und anzupassen, denn aus Untersuchungen des NLWKN lässt sich recht eindeutig die Bedeutung der unterhalb gelegenen Flachwasserbereiche (etwa Schwarztonnensand) für den Sauerstoffeintrag in der Elbe ableiten.
- A.V.2.5** Die Abmessungen des neuen Deiches können verfahrensrechtlich nicht in diesem Planfeststellungsverfahren festgesetzt werden. Hierzu ist ein eigenes Verfahren gemäß § 4 Abs. 1 NDG erforderlich. Die Planfeststellungsbehörde sieht es als sachdienlich an, in diesem Bestickfestsetzungsverfahren den neuen Treibselräumweg als Abschlussbestandteil des Deiches vorzusehen, so dass die elbeseitige Kante des geplanten Tiefbords den Deich begrenzt. Binnenseitig sind die Ram-

pen als Bestandteil des Deiches einschließlich ihrer Böschungen bis zum Niveau des angrenzenden Geländes zu betrachten.

**A.V.2.6** Eigentumsübertragungen und Vermessungsmaßnahmen sind von der Antragstellerin zu veranlassen, die auch die Kosten dafür trägt.

#### **A.VI Vorzeitiger Beginn**

Die Bescheide vom 22.02.2008 und 30.04.2008 (Az.: VI H – 62025-817-02) über die Zulassung des vorzeitigen Beginns enden mit Bekanntgabe dieses Planfeststellungsbeschlusses gegenüber der Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG. Die aufgrund der vorzeitigen Zulassung vorgenommenen und entsprechend den festgestellten Planunterlagen hergestellten und mit ihnen übereinstimmenden Baumaßnahmen gelten durch diesen Beschluss als planfestgestellt.

Diese vorgezogenen Maßnahmen sind bei Erlass des Planfeststellungsbeschlusses teilweise fertig gestellt und in diesem Umfang sind Entscheidung und Nebenbestimmungen erfüllt. Insoweit ersetzt dieser Planfeststellungsbeschluss die vorzeitigen Zulassungen.

Soweit die Anordnungen der vorzeitigen Zulassung nicht umgesetzt sind oder von den Festsetzungen dieses Beschlusses abweichen, werden sie in diesem Planfeststellungsbeschluss wieder aufgegriffen und/oder endgültig festgesetzt.

#### **A.VII Entscheidungen über die erhobenen Stellungnahmen und Einwendungen**

Die im Anhörungsverfahren erhobenen Stellungnahmen und Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit sie nicht im Laufe des Verfahrens berücksichtigt, durch Änderung oder Auflagenerteilung gegenstandslos, zurückgenommen oder für erledigt erklärt worden sind.

#### **A.VIII Kostenlastentscheidung**

Die Kosten dieses Verfahrens trägt die Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG. Über die Höhe der Kosten ergehen gesonderte Kostenfestsetzungsbescheide.

#### **A.IX Allgemeine Hinweise**

Mit diesem Planfeststellungsbeschluss wird über die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Maßnahmen entschieden. Der Beschluss entfaltet nach § 75 VwVfG Konzentrationswirkung. Damit sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen oder andere Entscheidungen nicht erforderlich. Sie werden durch diesen Beschluss ersetzt.

Die Planfeststellung regelt nur die öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen den Beteiligten. Bestehende Eigentumsverhältnisse werden durch diese Planfeststellung selbst nicht verändert und sind daher auch nicht Gegenstand dieses Verfah-

rens. Der Beschluss ersetzt deshalb nicht die Zustimmung der Grundstückseigentümer zur Benutzung ihrer Grundstücke, soweit diese Zustimmung erforderlich ist.

Verkehrsbehördliche Anordnungen, die aufgrund der Baumaßnahme erforderlich werden, trifft die untere Verkehrsbehörde außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens.

## **B. Begründung**

Das Vorhaben wird zugelassen, da es aus den nachfolgend dargestellten Gründen im Interesse des öffentlichen Wohls unter Beachtung der Rechte Dritter im Rahmen der planerischen Gestaltungsfreiheit vernünftigerweise geboten ist. Der verbindlich festgestellte Plan berücksichtigt die im NWG und anderen gesetzlichen Vorschriften zum Ausdruck kommenden Planungsleitsätze, Gebote und Verbote und entspricht den Anforderungen des Abwägungsgebotes.

Die baldige Fertigstellung des Offshore-Basishafens in Cuxhaven ist - wie in Ziff. B.IV.1 detailliert dargestellt - eine Voraussetzung für den Ausbau der Offshore-Windkraft an der niedersächsischen Nordseeküste. Hierin liegt das Interesse der Antragstellerin, vor allem aber das öffentliche Interesse.

Gemäß § 123 NWG ist eine Planfeststellung zu versagen, wenn von dem Vorhaben eine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit zu erwarten ist, die nicht durch Nebenbestimmungen verhütet oder ausgeglichen werden kann oder wenn begründet widersprochen wird. Wie nachstehend dargelegt, dient der Bau des Offshore Basishafens in Cuxhaven dem Wohl der Allgemeinheit. Dem Vorhaben ist zwar widersprochen worden, die Begründungen für die Planung rechtfertigen jedoch nach Abwägung aller Interessen den Bau der festgestellten Hafenanlage.

Die festgesetzten Nebenbestimmungen entsprechen den gesetzlichen Vorschriften und berücksichtigen die Stellungnahmen der beteiligten Träger öffentlicher Belange oder Naturschutzvereine sowie die erhobenen Einwendungen und tragen den Ergebnissen des Erörterungstermins am 7. Februar 2008 Rechnung. 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.

### **B.I Tatbestand, Verfahrensgegenstand**

Gegenstand des Antrags ist die Errichtung des Liegeplatzes 8 als Teil des Offshore Basishafens Cuxhaven. Der neue Liegeplatz besteht aus Kaibauwerken, der wasserseitigen Zufahrt mit stromparallelem Liegeplatz, einem Warte- und einem Hafentiegeplatz. Der neue Liegeplatz liegt etwa in Höhe des Elbe-km 723, er beginnt am westlichen Rand des Grodener Hafens und verlängert sich in Richtung Westen.

Im Wesentlichen sind folgende bauliche Anlagen der Infrastruktur erforderlich:

- Schiffsanlagen: Stromparalleles Kaibauwerk an der Elbe mit einem 160 m langen Liegeplatz zur Annahme von Schiffen bis 110 m Länge mit einer Wassertiefe von ca. NN – 9,50 m und einer wasserseitigen Zufahrt.
- Hafentiegeplatz mit einer Länge von ca. 116 m und einer Breite von ca. 42 m sowie einer Wassertiefe von ca. NN – 9,50 m

- Warteplatz mit einer Länge von ca. 100 m und einer Wassertiefe von ca. NN – 9,50 m
- Terminalfläche: Im ersten Schritt ca. 8 ha, 2. Bauabschnitt ca. 5 ha, Gesamtfläche ca. 13 ha für Lagerflächen sowie Betriebs-, Verkehrs- und Nebenflächen.
- Sonstiges: Ver- und Entsorgungseinrichtungen.

Gegenstand des wasserrechtlichen Planfeststellungsverfahrens sind nicht Anlagen zum Betrieb des Liegeplatzes (wie Suprastruktur des Terminals und Bebauung), die in gesonderten Verfahren nach dem Bau- bzw. Immissionsschutzrecht zu genehmigen sind. Die grundsätzliche Genehmigungsfähigkeit hat die Planfeststellungsbehörde jedoch geprüft.

## **B.II Ablauf des Planfeststellungsverfahrens und verfahrensrechtliche Bewertung**

Nach § 119 Abs. 1 Sätze 1 und 2 NWG bedarf die Herstellung, Beseitigung oder wesentliche Umgestaltung eines Gewässers oder seiner Ufer (Ausbau) der Planfeststellung.

Das Planfeststellungsverfahren wurde auf Antrag der Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG vom 02.10.2007 in der Fassung des Antrages vom 02.11.2007 wie folgt durchgeführt:

Das Verfahren wurde am 09.11.2007 eingeleitet, indem den Trägern öffentlicher Belange und den anerkannten Naturschutzvereinen Gelegenheit zur Stellungnahme zu dem Vorhaben gegeben wurde. In der Zeit vom 21.11. bis 20.12.2007 haben die Planunterlagen bei der Stadt Cuxhaven nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung während der Dienststunden zu jedermanns Einsicht ausgelegen. Bis zum 03.01.2008 konnten Einwendungen gegen die geplanten Hafenausbaumaßnahmen erhoben werden.

Im Verfahren sind private Einwendungen erhoben und Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange sowie anerkannten Naturschutzvereinen abgegeben worden. Diese Stellungnahmen sowie die rechtzeitig erhobenen Einwendungen wurden am 07.02.2008 in Cuxhaven nach ortsüblicher Bekanntmachung des Termins am 26.01.2008 erörtert.

Bedenken gegen Form, Ablauf und Fristen des Verfahrens sind nicht vorgetragen worden und auch nicht ersichtlich. Die Bekanntmachungen und die Auslegung sind ordnungsgemäß erfolgt. Die entsprechenden Nachweise liegen vor.

Mit Schreiben vom 29.08.2008 hat die Antragstellerin überarbeitete Planunterlagen vorgelegt und die Fortsetzung des Verfahrens mit zum Teil geänderten und ergänzten Planunterlagen beantragt. Die Änderungen und Ergänzungen betrafen im Wesentlichen:

- technische Änderungen wie eine zusätzliche Sicherungspundwand im Grodenener Hafen, die Verfüllung des Bereiches zwischen der östlichen Hafendammwand und der Sicherungswand sowie den Einbau einer Vertikaldrainage. Dadurch ergibt sich ein höherer Flächenverbrauch mit Änderung im Eingriffsbereich (Plangebiet Liegeplatz 8) – die mit der Änderung zu erwarten-

- den Umweltauswirkung bis hin zur Eingriffsbilanzierung sind Gegenstand der geänderten Pläne
- Konkrete Darstellung der Kompensationsmaßnahmen im Bereich Belumer Außendeich auf einer Fläche von ca. 63 ha sowie Ersatzgeld für fehlende ca. 11 ha.

Die geänderten und ergänzten Planunterlagen haben nach ordnungsgemäßer Bekanntmachung in der Zeit vom 23.09. bis 22.10.2008 bei der Stadt Cuxhaven, der Samtgemeinde Am Dobrock und der Samtgemeinde Hadeln ausgelegen. Einwendungen, Bedenken und Anregungen konnten bis zum 05.11.2008 erhoben werden. Auch die betroffenen Träger öffentlicher Belange und die Naturschutzvereine wurden erneut beteiligt. Ihnen wurde mit Schreiben vom 15.09.2008 Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben.

Es wurden nur wenige Anregungen vorgetragen, die im Wesentlichen Berücksichtigung gefunden haben. Alle Beteiligten haben nach Anfrage vom 10.11.2008 auf eine nochmalige Erörterung verzichtet.

Das Planfeststellungsverfahren für einen Gewässerausbau zur Herstellung eines Hafens, für den nach dem NUVPG eine Verpflichtung zur Durchführung einer UVP besteht (UVP-pflichtiger Gewässerausbau), hat den Anforderungen des UVPG zu entsprechen (§ 31 Abs. 2 Satz 4 WHG). Auf Ziff. B.IV.3 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Nach § 170 Abs. 1 Satz 2 NWG in Verbindung mit § 1 Ziffer 6 der ZustVO-Wasser ist der NLWKN für die Planfeststellung dieses Gewässerausbaus zuständig.

Das Verfahren wurde nach den Vorgaben der §§ 72 ff. VwVfG ordnungsgemäß durchgeführt. Bedenken gegen den Verfahrensablauf wurden nicht erhoben.

### **B.III Vorzeitiger Beginn**

Entsprechend den Anträgen der Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG - Antragstellerin - vom 14. Februar 2008 sowie vom 3. April 2008 wurde der vorzeitige Beginn für große Teile der Hafenausbaumaßnahme gemäß §§ 119 Abs. 3 Satz 2 und 18 NWG mit Bescheid vom 22.02.2008 sowie mit Bescheid vom 30.04.2008 zugelassen.

Den Anträgen konnte stattgegeben werden, da die Tatbestandsvoraussetzungen des § 18 NWG gegeben waren und die Ausübung des behördlichen Ermessens ergeben hatte, dass die beantragten Teilmaßnahmen als Beginn des gesamten planfeststellungspflichtigen Vorhabens in jederzeit widerruflicher Weise zugelassen werden konnten.

Für die Beurteilung nach § 18 Abs. 1 Nr. 1 NWG, ob mit einer Entscheidung zugunsten des Ausbauunternehmers gerechnet werden konnte (positive Prognose), war ein Verfahrensstand des Planfeststellungsverfahrens erreicht, der eine entsprechende Beurteilung ermöglichte.

## **B.IV            Materielle rechtliche Würdigung**

### **B.IV.1        Planrechtfertigung, Varianten**

Voraussetzung für die Planrechtfertigung ist, dass das Vorhaben, gemessen an den Zielen des jeweils zugrunde liegenden Fachplanungsgesetzes vernünftigerweise geboten ist (BVerwGE 71, 166, 168 f.).

Die Voraussetzung ist erfüllt, wenn die Planung den Zielsetzungen des Fachplanungsgesetzes, also hier des WHG und des NWG dient und die mit dem Vorhaben verfolgten öffentlichen Interessen generell geeignet sind, etwa entgegenstehende Eigentumsrechte zu überwinden (BVerwGE a. a. O.).

Die Planrechtfertigung ist vorliegend gegeben, denn das planfestgestellte Vorhaben entspricht diesen Anforderungen.

Der Planung des Liegeplatzes 8, der Teil des Offshore Basishafens Cuxhaven ist, liegen folgende Ziele zu Grunde:

Es soll ein Standort aufgebaut werden, der sich als kompletter Offshore-Basishafen in den Bereichen Produktion, Montage, Verschiffung, Unterhaltung und Betrieb der zukünftigen Nutzer eignet.

Dafür müssen ausreichend dimensionierte Flächen für die Lagerung, Vorstauung bzw. die Endmontage vor der Verschiffung nahe dem Elbefahrtwasser bereit gestellt, entsprechende Umschlagseinrichtungen für Gründungskörper vorgehalten und Anlagen zur Lagerung, Montage sowie Wartung der schweren Komponenten hergestellt werden.

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 Offshore-Windenergieanlagen vom Standort Cuxhaven zu ermöglichen, erforderlich sind. Die Produktionsanlagen und Firmen sind und werden im neuen Hafenebereich angesiedelt bzw. wollen den Hafen ab 2009 für diese Zwecke nutzen. Hierüber gibt es entsprechende Vereinbarungen mit NPorts. Das Land Niedersachsen hat erklärt, den Standort für diese Zwecke nutzen zu wollen und dafür die Voraussetzungen zu schaffen. Bei dem Liegeplatz 8 sollen die erforderlichen Gründungskörper verschifft werden. Diese sind zwingend erforderlich, um eine Verschiffung der übrigen Elemente der Windenergieanlagen von den vorhandenen Hafeneinrichtungen und später auch über Liegeplatz 4 zu gewährleisten. Die für diese Teile - ohne Gründungskörper - erforderliche Schwerlastplattform ist im Bereich Liegeplatz 3 praktisch bereits hergestellt. Der Bedarf für die Verschiffung der Anlagen ist nachgewiesen. Die Realisierung des Liegeplatzes 8 ist insofern folgerichtig und zwingend erforderlich. Somit liegt die Maßnahme im überwiegend öffentlichen Interesse (zu den Varianten vgl. auch Ziff. B.IV.3.2.3).

#### **B.IV.1.1     Bedeutung des Vorhabens**

Das Land Niedersachsen unterstützt das Ziel des Europäischen Parlaments und Deutschlands, bis 2020 den Gesamtenergiebedarf zu 25 % bzw. 30 % mit erneuerbaren Energien zu decken. Dabei wird der Offshore-Windenergie eine herausragende Bedeutung zukommen.



Die in der ausschließlichen Wirtschaftszone Deutschlands geplanten Offshore-Windenergievorhaben sind zwingend auf leistungsstarke Hafenstandorte angewiesen. Den niedersächsischen Seehäfen kommt insoweit eine zentrale Stellung in der Wertschöpfungskette der Offshore-Windenergie zu. Sie verfügen über großes Flächenpotential für den Bau, die Montage und den Betrieb der Windkraftwerke, liegen dicht an den zu erschließenden Windkraftfeldern und sind überdies gut mit dem Hinterland verbunden.

Die Niedersächsische Landesregierung hat am 28.05.2002 ein Aktionsprogramm zur Planung von Windenergie-Standorten im Offshore-Bereich beschlossen. Dies beinhaltet auch ein Konzept zur Erhöhung der Offshore-Tauglichkeit der niedersächsischen Häfen.

Nach dem Bericht über die Offshore-Tauglichkeit der niedersächsischen Seehäfen bieten Cuxhaven und Emden die besten Voraussetzungen für den Standort eines kompletten Offshore-Basishafens in den Bereichen Produktion, Verschiffung, Unterhaltung und Betrieb der zukünftigen Windenergie-Anlagen in der Nordsee.

Im Bericht der Landesregierung „Entwicklungen an der niedersächsischen Küste“ vom Juni 2005 wird aufgeführt, dass der Ausbau von Cuxhaven als Basishafen für die Offshore-Windenergie innerhalb der Infrastrukturprojekte des Landes Niedersachsen nach dem Jade-Weser-Port und dem Forschungsflughafen Braunschweig die dritthöchste Priorität genießt.

In einem Letter of Intent (LOI) haben das Land Niedersachsen, die Stadt Cuxhaven, NPorts, Cuxhaven Steel Construction GmbH und BARD Engineering GmbH gemeinsam die Weichen zum Ausbau der Offshore-Windkraft an der niedersächsischen Nordseeküste gestellt.

In den nächsten 5 Jahren müssen die beteiligten Unternehmen im Bereich der Offshore-Windkraftnutzung im deutschen Teil der Nordsee Investitionsentscheidungen in einer Größenordnung von bis zu 8 Mrd. € treffen (Quelle: Bericht der Landesregierung „Entwicklung an der niedersächsischen Küste“ im Auftrag des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, Hannover, Juni 2005).

Dabei spielt die strategische Auswahl von Häfen eine wesentliche Rolle.

Durch die Errichtung von Offshore-Windparks wird bis 2020 ein Produktionsvolumen von ca. 20 Mrd. € erbracht, das entspricht in etwa der Schaffung von 26.000 Arbeitsplätzen. Für den regionalwirtschaftlichen Effekt der Investitionen in Niedersachsen bedeutet dies einen Produktionseffekt von ca. 8 Mrd. € und ca. 10.500 neue Arbeitsplätze (Quelle: Untersuchung der wirtschaftlichen und energiewirtschaftlichen Effekte von Bau und Betrieb von Offshore-Windparks in der Nordsee auf das Land Niedersachsen, durchgeführt von der Nds. Energie-Agentur GmbH in Zusammenarbeit mit der Deutschen Windenergie-Institut GmbH und dem Nds. Institut für Wirtschaftsforschung e.V., im Auftrag des Nds. Umweltministeriums, Juni 2001).

Erste Schätzungen gehen davon aus, dass allein in Cuxhaven und der angrenzenden Region ca. 600 direkte Arbeitsplätze durch die Fertigung der Windenergieanlagen-Komponenten sowie ca. 800 weitere indirekte Arbeitsplätze (Zulieferer, etc.) entstehen. (Quelle: Projektskizze vom Februar 2002: Offshore Competence Center Cuxhaven).

**B.IV.1.2 Bedarf****B.IV.1.2.1 vorhandenes Mehrzweckterminal**

Der Betreiber des Mehrzweckterminals geht – basierend auf Gesprächen mit seinen überwiegend durch langfristige Verträge gebundenen Hauptkunden sowie eigenen Marktanalysen – in der mittelfristigen Planung 2005\* bis 2010 von einem weiteren organischen Wachstum in den bestehenden Ladungsrelationen wie folgt aus (\*geschätzt Basis September 2005).

Ladungsart	2005	Jährliches Wachstum	2010*	Kumuliertes Wachstum
Container in TEU	37.000	4 %	45.016	21,7 %
Straßen-trailer, Anzahl	21.194	2 %	23.400	10,4 %
Roll-Trailer, Anzahl	9.983	3 %	11.573	15,9 %
Pkw, Anzahl	187.500	5 %	239.303	27,6 %
Andere rollende Einheiten, Anzahl	3.827	2 %	4.225	10,4 %

Die Steigerung des vorhandenen Umschlags bedarf einer Vergrößerung der Terminalfläche bzw. weiterer Lagerflächen sowie einer Erhöhung der Anzahl der Liegeplätze und der Terminalgeräte bzw. Umschlagmittel.

Schon heute müssen in Spitzenzeiten extern angemietete Lagerflächen in Anspruch genommen werden. Dies führt sowohl zu ineffizientem Umschlag als auch zu einer ausgesprochen ungünstigen Marketingsituation für den Betreiber.

Für die Sicherung und Stärkung des Standortes Cuxhaven sind daher die Bereitstellung zusätzlicher Liegeplatzkapazitäten und Lagerflächen am seeschifftiefen Elbefahrwasser dringend erforderlich.

**B.IV.1.2.2 künftiger Flächenbedarf**

Unterstellt, dass sich die Verweildauer der Ladung auf dem Mehrzweckterminal nicht wesentlich ändert, wird sich die Erhöhung des Ladungsvolumens proportional auf den Flächenbedarf auswirken. Unter der Annahme, dass keine zusätzlichen Verkehrswege erforderlich werden, ergibt sich nachstehender Flächenbedarf (\*geschätzt Basis September 2005):

	Fläche (m <sup>2</sup> ) 2005	Zuwachs (%) bis 2010	Zuwachs Fläche (m <sup>2</sup> ) bis 2010
Container Stellplätze	15.000	21,7	3.300
Stellplätze Straßen-trailer (10,4 %), Roll-trailer (15,9 %), andere Einheiten(10,4 %) (Zuwachs gemittelt)	40.000	12,3	5.000

	Fläche (m <sup>2</sup> ) 2005	Zuwachs (%) bis 2010	Zuwachs Fläche (m <sup>2</sup> ) bis 2010
Lagerhalle, Betriebsgebäude und -fläche	20.000	0	0
Pkw-Stellplätze inkl. z.Zt. noch unbefestigte Fläche	95.000	27,6	26.200
Verkehrsflächen (Kai, Bahn, Straßen)	60.000	0	0
Mehrbedarf			34.500
Abzügl. in 2007 freiwerdende, z.Zt. noch fremdvermietete Lagerfläche			10.000
Verbleibender Restbedarf			24.500

Hier wird deutlich, dass im Jahr 2010 schon rd. 24.500 m<sup>2</sup> an Fläche fehlen, um auch nur die durchschnittlichen Anforderungen der heutigen Verkehre bei nur moderatem Wachstum abdecken zu können. Da diese Verkehre überwiegend mit langfristigen Verträgen an den Betreiber des Mehrzweckterminals gebunden sind, muss dieser Fehlbedarf an Fläche als gesichert betrachtet werden. Somit wird für die Nutzung in den wachsenden Ladungsrelationen eine ca. 2,5 ha große Fläche benötigt.

Über die z.Zt. gebaute Schwerlastplattform können Lasten bis zu einem Einzelgewicht von 500 t umgeschlagen werden.

Die Schwerlastplattform ermöglicht es, Prototypen bereits ab 2008 umzuschlagen.

Ein Umschlag von Windkraftanlagen in größerer Stückzahl über diese Plattform ist nicht möglich, da die Vorstau- und Lagerfläche für diesen Umschlag nicht zur Verfügung stehen.

#### B.IV.1.2.3 Anforderungen an den Offshore-Basishafen Cuxhaven

Der Hafen Cuxhaven verfügt über sehr gute Entwicklungspotentiale unter den niedersächsischen Häfen. Wegen der vielfältigen Standortvorteile sollen diese Potentiale weiter ausgeschöpft und entwickelt werden. Die besten Zukunftschancen hat Cuxhaven im Bereich der Offshore-Industrie (Quelle: Bericht der Landesregierung „Entwicklungen an der nieders. Küste“, im Auftrag des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, Hannover Juni 2005).

Um im Wettbewerb mit anderen Nordseehäfen bestehen zu können, müssen die infrastrukturellen Voraussetzungen für den Offshore-Basishafen Cuxhaven erfüllt werden. Spätestens mit Beginn der Pilotphase der Offshore-Windenergienutzung muss die Verfügbarkeit der nötigen Infrastrukturen gewährleistet sein, damit die wirtschaftlichen Möglichkeiten, die sich aus dem expandierenden Windenergiemarkt ergeben, ausgeschöpft werden können.

Für die Pilotphase hat der Hafen Cuxhaven die

- Schwerlastplattform
- Schwerlaststraße
- Ansiedlungsfläche für die Offshore-Industrie

geschaffen.

#### B.IV.1.2.4 Gründungselemente

Mit dem Letter of Intent (LOI) haben das Land Niedersachsen, die Stadt Cuxhaven, Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG, Cuxhaven Steel Construction GmbH (CSC) und BARD Engineering GmbH die bisherigen Ziele um die Produktion und Verschiffung von Gründungskörpern erweitert.

Durch die Planungen am Standort Cuxhaven, auch Gründungselemente herzustellen und zu verschiffen, ist eine weitere Entwicklungsmöglichkeit eröffnet worden.

Um Gründungskörper wirtschaftlich herstellen zu können, ist es erforderlich, dass der Produktionsbetrieb und die Umschlagsanlage räumlich eng zusammen liegen, damit die Gründungskörper auf kurzen Wegen umgeschlagen werden können, und die Umschlagstechnik muss in der Lage sein, innerhalb kurzer Zeit die Gründungskörper zu verladen.

Um die Ziele für den Umschlag der Gründungskörper realisieren zu können, ist es erforderlich, eine weitere Umschlagsfläche neben dem noch zu errichtenden Liegeplatz 4 zu errichten.

Dieser spezielle Umschlag erfordert eine besondere Umschlagstechnik:

- schwere Lasten
- kurze Verladezeit
- sicherer Pontonliegeplatz

Um diese Anforderungen zu erfüllen, wurden die speziellen Umschlagsanlagen entwickelt.

Mit dem geplanten Ausbau (Liegeplatz 8) können die Gründungskörper von 100 Anlagen zwischengelagert und verladen werden.

Die Flächen für eine Ansiedlung der Unternehmen im Bereich des Bebauungsplans (B-Plan) Nr. 110 reichen für eine Produktion von 100 Anlagen aus. Bisher haben sich 2 Betriebe im Bereich des B-Plans Nr. 110 angesiedelt. In diesen Betrieben werden bis zu 1.000 neue Arbeitsplätze in der Endausbauphase entstehen. Weitere Flächen werden von der Stadt Cuxhaven in dem neu aufzustellenden B-Plan Nr. 141 für die Ansiedlung weiterer Firmen geschaffen.

#### B.IV.1.2.5 Hafenentwicklungsplanung

Die Hafenplanung sieht vor, die bestehenden Stückgutumschläge einschl. der Windenergieanlagen (ohne Gründung) für die neu zu schaffenden Liegeplätze 4, 5, 6 und 7 vorzusehen und den speziellen Umschlag für schwere Güter mit Industrieanlagen in unmittelbarer Nähe der Umschlagsanlagen am Liegeplatz 8 und in einer erforderlichenfalls späteren Erweiterung entstehen zu lassen.

Mit dieser Trennung ist sichergestellt, dass der Stückgutumschlag sich unabhängig von dem Umschlag und der Produktion der Gründungskörper entwickeln kann.

Mit dieser Maßnahme kann der Offshore Basishafen Cuxhaven neben der Montage und Verschiffung der Gondel, den Rotorblättern und dem Mast auch die Gründungselemente fertigen und verschiffen.

Es werden für die Bereiche Gondel, Rotoren, Mast, ca. 600 – 1.000 neue Arbeitsplätze und für die Gründungskörper weitere 1.000 Arbeitsplätze geschaffen.

Für die Errichtung aller Windparks in der Nordsee müssen über die in Cuxhaven möglichen Kapazitäten weitere Standorte den Umschlag und die Produktion von Offshore-Windanlagen bereitstellen, die Kapazität in Cuxhaven ist begrenzt.

### **B.IV.1.3 Varianten**

Zum festgestellten Vorhaben gibt es keine sinnvollere Alternative. Die Verschiffung von Gründungskörpern der Offshore-Windenergieanlagen erfordert eine Hafensstruktur, die dafür geeignet ist. Ein solcher Hafen entsteht am Liegeplatz 8. Die Antragstellerin hat die Auswahl der beantragten Variante im Bereich des Hafens Cuxhaven nachvollziehbar begründet. Die Ausführungen im Erläuterungsbericht sowie ergänzende Darlegungen im Erörterungstermin am 07.02.2008 sind seitens der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden.

Andere, eindeutig vorzugswürdige Varianten wurden weder im Anhörungsverfahren angesprochen noch drängen sich diese auf.

### **B.IV.2 Wasserrechtliche Belange, Wasserrahmenrichtlinie**

Die Grundsätze für den Ausbau sind im § 120 NWG wie folgt festgelegt:

Gewässer, die sich im natürlichen oder naturnahen Zustand befinden, sollen in diesem Zustand erhalten bleiben, und nicht naturnah ausgebaute Gewässer sollen so weit wie möglich wieder in den naturnahen Zustand zurückgeführt werden, wenn überwiegende Gründe des Wohls der Allgemeinheit nicht entgegenstehen. Ausbaumaßnahmen müssen sich an den Bewirtschaftungszielen der §§ 64a bis 64e NWG ausrichten und dürfen die Erreichung dieser Ziele nicht gefährden. Sie müssen den im Maßnahmenprogramm nach § 181 NWG gestellten Anforderungen entsprechen. Das NWG fordert darüber hinaus, natürliche Rückhalteflächen zu erhalten, das natürliche Abflussverhalten nicht wesentlich zu verändern, naturraumtypische Lebensgemeinschaften zu bewahren und sonstige erhebliche nachteilige Veränderungen des natürlichen oder naturnahen Zustands des Gewässers zu vermeiden oder, soweit dies nicht möglich ist, auszugleichen.

In der Linienführung und Bauweise ist nach Möglichkeit ein naturnaher Ausbauzustand anzustreben; dabei sind Bild und Erholungswert der Gewässerlandschaft sowie die Erhaltung und Verbesserung des Selbstreinigungsvermögens des Gewässers zu beachten.

In dem Verfahren für den Gewässerausbau sind Art und Ausmaß der Maßnahmen und Einrichtungen, die im öffentlichen Interesse oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind, festzustellen sowie Ausgleich von Schäden anzuordnen. Der Planfeststellungsbeschluss oder die Genehmigung ist

zu versagen, soweit von dem Ausbau eine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit, insbesondere eine erhebliche und dauerhafte, nicht ausgleichbare Erhöhung der Hochwassergefahr oder eine Zerstörung natürlicher Rückhalteflächen, vor allem in Auewäldern, zu erwarten ist (§ 123 Satz 1 NWG). Die Planfeststellung ist ferner zu versagen, wenn dem Ausbau begründet widersprochen wird (§ 123 Satz 2 NWG).

Die Planfeststellungsbehörde ist zu dem Ergebnis gelangt, dass die festgestellte Planung mit diesen Grundsätzen im Einklang steht.

Nach der Prüfung ist insbesondere nicht erkennbar, dass das Vorhaben gegen das Verschlechterungsverbot aus Artikel 1 und 4 der Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) verstößt. Eine umfassende Wertung im Zusammenhang mit weiteren Maßnahmen im Bereich der Elbe ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht möglich und auch nicht notwendig. Es handelt sich hier um eine örtliche Einzelmaßnahme, die nur unwesentlich auf die Frage des Verschlechterungsverbotes der Elbe einwirken kann.

### **B.IV.3 Umweltverträglichkeitsprüfung, FFH-Verträglichkeitsprüfung, spezielle Artenschutzprüfung**

#### **B.IV.3.1 Vorbemerkungen / rechtliche Rahmenbedingungen**

Die Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß UVPG (des Bundes) und Niedersächsischem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (NUVPG) soll Umweltbelange berücksichtigungsfähig machen, so dass sie angemessen in die Gesamtabwägung eingebracht werden können. Die Bewertung hat auf Grundlage einer „Zusammenfassenden Darstellung der Umweltauswirkungen“ (§ 11 UVPG) zu erfolgen und berücksichtigt diese Bewertung bei der Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge nach Maßgabe gesetzlicher Umweltaanforderungen der Fachgesetze (§ 12 UVPG).

Für die Durchführung der Verfahrensschritte nach §§ 11 und 12 UVPG sind insbesondere die nachfolgend dargelegten Unterlagen / Quellen ausgewertet worden.

- Unterlagen des Trägers des Vorhabens (§ 6 UVPG); insbesondere: Umweltverträglichkeitsstudie (UVS), FFH-Verträglichkeitsuntersuchung (FFH-VU), spezielle Artenschutzprüfung und Benthosgutachten
- Sonstige Quellen

Die Umweltverträglichkeitsprüfung ist gemäß § 2 UVPG kein eigenständiges Verfahren, sondern ein unselbständiger Teil des Planfeststellungsverfahrens. Sie befasst sich mit der Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen des Vorhabens auf bestimmte Schutzgüter.

Gegenstand der Umweltverträglichkeitsprüfung sind die Schutzgüter Mensch (einschließlich der menschlichen Gesundheit), Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt, Boden, Wasser, Luft, Klima, Landschaft, Kulturgüter und sonstige Sachgüter sowie die Wechselwirkung zwischen den vorgenannten Schutzgütern. Die Bearbeitung dieser Schutzgüter erfolgt grundsätzlich in den nachfolgend genannten zwei Schritten, sofern jeweils eine hinreichende Betroffenheit festzustellen ist:

### Schritt 1: Zusammenfassende Darstellung (Beschreibung)

- Kurzbeschreibung der Untersuchungsmethodik und der Ist-Situation (Angaben des Vorhabensträgers)
- Kurzbeschreibung der anlage-, bau- und betriebsbedingten Umweltauswirkungen (Angaben des Vorhabensträgers)
- Kurzbeschreibung der vorgesehenen Schutzmaßnahmen (Angaben des Vorhabensträgers)

### Schritt 2: Mediale Bewertung der Umweltauswirkungen

- Benennung von Bewertungsmaßstäben
- Bewertung der Methodik und der Auswirkungen
- Besondere Problemstellungen
- Bewertung der Schutzmaßnahmen

Den Abschluss bildet eine medienübergreifende Bewertung aller Umweltauswirkungen, die sich mit folgenden Aspekten beschäftigt:

- Zusammenfassung aller Einzelergebnisse
- Wechselwirkungen
- Konflikte zwischen einzelnen Schutzgütern
- Evtl. Belastungsverlagerungen
- Gesamturteil aus Umweltsicht

Die im Rahmen der Bewertung von Umweltauswirkungen (§12 UVPG) berücksichtigten Bewertungsmaßstäbe sind den einzelnen Schutzgütern zugeordnet und werden dort auch detailliert aufgeführt.

## **B.IV.3.2 Vorhabensbeschreibung**

### **B.IV.3.2.1 Anlass**

Die Niedersachsen Ports GmbH & Co KG, Niederlassung Cuxhaven, plant im Zuge des Ausbaus des Hafens der Stadt Cuxhaven zum Offshore-Basishafen die Errichtung eines Liegeplatzes 8 in Höhe des Elbe-Kilometers 723. Die Anlage wird im Wesentlichen gebildet werden aus einer „Terminalfläche“ zur Größe von ca. 13 ha, einem 160 m langen stromparallelen Kaibauwerk und einem Stichhafen im Bereich des heutigen Grodener Hafens.

### **B.IV.3.2.2 Kurzbeschreibung der beantragten Baumaßnahme** Zu dieser Erweiterung gehören im Wesentlichen:

- Rückbau von vorhandenen Uferbefestigungen und Stacks
- Herstellung einer Liegewanne und der wasserseitigen Zufahrt durch Vertiefung der Elbsohle
- Bau einer 13 ha großen Lager- und Betriebsfläche durch Aufspülung und Befestigung
- Bau eines 160 m langen Kaibauwerks

Die genaue Beschreibung der beantragten neuen Anlagen kann Ziff. B.I dieses Beschlusses sowie den Antragsunterlagen (Heft 11, S. 10 ff) entnommen werden.

#### B.IV.3.2.3 Alternativen und Varianten

Den Anforderungen des § 6 Abs. 3 Nr. 5 UVPG ist Rechnung getragen. Diese Vorschrift verlangt nicht eine förmliche Umweltverträglichkeitsprüfung für sämtliche in Betracht kommenden Lösungsmöglichkeiten (Alternativen, Varianten), sondern nur eine „Übersicht über die wichtigsten, vom Träger des Vorhabens geprüften anderweitigen Lösungsmöglichkeiten und Angabe der wesentlichen Auswahlgründe im Hinblick auf die Umweltauswirkungen des Vorhabens“.

Eine Übersicht über die wichtigsten, vom Vorhabensträger geprüften anderweitigen Lösungsmöglichkeiten und Angabe der wesentlichen Auswahlgründe des Vorhabens ist in den Antragsunterlagen enthalten.

Im Rahmen dieser Darstellung und Bewertung gemäß § 11 und 12 UVPG werden andere Lösungsmöglichkeiten nicht detailliert dargestellt und bewertet. Auf die Ausführungen in Ziffer B.IV.1.3 wird verwiesen.

### **B.IV.3.3 Beschreibung von Umweltauswirkungen**

#### B.IV.3.3.1 Schutzgut Menschen

(vgl. Planunterlage, Heft 11, S. 20 ff. sowie Ergänzung zum Antrag auf Planfeststellung, S. 8)

##### B.IV.3.3.1.1 Untersuchungsmethodik und Ist-Situation:

Der Untersuchungsraum für dieses Schutzgut liegt kreisförmig um das Hafenerweiterungsgebiet mit einem Radius von 2000 m. Gegenstand der Untersuchung sind die Aspekte „Wohnen“ und „Arbeiten“.

Es wurden seitens des Vorhabensträgers folgende Unterlagen zugrunde gelegt:

- Flächennutzungsplan der Stadt Cuxhaven
- 71. Änderung des Flächennutzungsplanes
- alle hafenbezogenen Bebauungspläne
- Schalltechnisches Gutachten zum Planaufstellungsverfahren (Bonk-Maire-Hoppmann 2007)

##### B.IV.3.3.1.2 Umweltauswirkungen

An baubedingten Auswirkungen sind zu erwarten: Lärmbelästigungen, optische Störungen, Erschütterungen sowie Emissionen von Luftschadstoffen und Stäuben.

Anzunehmende anlagebedingte Auswirkungen bestehen in Lärmemissionen und optischen Störungen.

An betriebsbedingten Auswirkungen werden Lärmemissionen und optische Störungen auftreten.



### B.IV.3.3.2 Schutzgut Tiere

(vgl. Planunterlage, Heft 11, S. 37 ff. sowie Ergänzung zum Antrag auf Planfeststellung, S. 11ff)

#### B.IV.3.3.2.1 Untersuchungsmethodik und Ist-Situation

##### Brutvögel

Die Erfassung der Brutvögel erfolgte in einem Radius von 500 m um das Planfeststellungsgebiet in Form von sieben Tagesbegehungen zwischen Ende März und Anfang Juli 2007. Ergänzend wurden ältere Kartierungen aus dem Jahre 2002 hinzugezogen.

Es wurden 11 Brutvogelarten festgestellt, darunter bedrohte Arten wie Kiebitz, Rot-schenkel und Feldlerche. Nach dem standardisierten Verfahren von Wilms et. al. (1997) kommt dem Untersuchungsgebiet (UG) damit eine landesweite Bedeutung als Brutgebiet zu.

##### Gastvögel

Der Erfassung der Gastvögel erfolgte in einem Radius um 1000 m um das Planfeststellungsgebiet in Form von 14 Begehungen zwischen Januar und August. Ergänzend wurde auf Erfassungen von 2002/2003 und 2004/2005 Bezug genommen. Es konnten insgesamt 56 Gastvogelarten nachgewiesen werden, die teilweise sehr hohe Tagesmaxima erreichten (vgl. Heft 11, S. 57). Nach der Methode von Burdorf et. al. kommt dem Untersuchungsgebiet in Bezug auf die Vordeichflächen eine nationale Bedeutung zu (basierend auf den Individuenzahlen des Steinwälzers auf dem Herbstzug); die Baumrönne erreicht aufgrund der Tagesmaxima der Krickente regionale Bedeutung.

##### Fische

Es wurden seitens des Vorhabensträgers folgende Unterlagen zu Grunde gelegt:

- UVU zur Elbvertiefung (Planungsgruppe Ökologie + Umwelt Nord 1997)
- UVU Fahrrinnenanpassung Unter- und Außenelbe (IBL & IMS 2007)
- Daten der ARGE Elbe.

Der Vorhabensbereich als Teil der Tideelbe ist Lebensraum zahlreicher euryhaliner und mariner Fischarten (vgl. Heft 11, S. 39 f.), die den Bereich als Aufwuchs-, Rückzugs- und Nahrungsgebiet sowie teilweise sogar als Laichhabitat nutzen. Die hohe Gesamtartenzahl (der allerdings zum Teil eine geringe Individuenzahl gegenübersteht) macht die Elbe im Bereich des Vorhabens zu einem Bereich mit hoher Wertigkeit für die Fischfauna.

##### Benthos

Zur Beschreibung und Bewertung der Benthos-Organismen wurde ein externes Gutachten erstellt. Im Rahmen dieses Gutachtens erfolgte eine systematische, rasterförmige Beprobung des Vorhabengebietes mit Hilfe eines Greifers.

Das Untersuchungsgebiet lässt sich in die Teilbereiche Bühnenfelder und Fahrwasser, Bühnen und Grodener Hafen unterteilen. – Es wurden 16 Arten im UG nachgewiesen, von denen keine gefährdet ist, die jedoch in Teilbereichen in relativ hohen Individuenzahlen vorkommen. Von hohem Wert sind darüber hinaus die fünf festgestellten Miesmuschelbänke. Auf S. 50 in Heft 11 findet sich eine grafische Darstellung der Bewertung des UG als Benthos-Lebensraum.

#### B.IV.3.3.2.2 Umweltauswirkungen

##### Brutvögel

An anlagebedingten Auswirkungen werden direkte Verluste von bislang genutzten Niststellen hervorgerufen werden.

Betriebsbedingte Auswirkungen werden entstehen durch indirekte Lebensraumverluste infolge Meidungsreaktionen.

##### Gastvögel

Anlagebedingte Auswirkungen werden im Wesentlichen durch direkte Verluste von Nahrungshabitaten und Rastplätzen entstehen.

An betriebsbedingten Auswirkungen sind insbesondere indirekte Lebensraumverluste infolge Meidungsreaktionen zu erwarten.

##### Fische/ Meeressäuger

Störungen durch Schallemissionen, insbesondere durch Ramm- und Rüttelarbeiten, sowie Sedimentaufwirbelungen und Trübungen sind die wesentlichen zu erwartenden baubedingten Auswirkungen.

Anlagebedingte Auswirkungen werden hervorgerufen durch den Verlust von Aufwuchs-, Rückzugs-, Nahrungs- und teilweise Laichhabitaten in der Größe von 4 ha durch Überspülung.

Betriebsbedingte Auswirkungen werden entstehen durch Sedimentaufwirbelungen und Trübungen durch Unterhaltungsbaggerungen.

##### Benthos

Durch indirekte Veränderung von Standorteigenschaften durch Erschütterungen, Sedimentation und Trübungen werden maßgebliche baubedingte Auswirkungen hervorgerufen.

Der Verlust von Lebensraum durch Rückbau der Uferbefestigungen und Bühnen sowie durch Sohlvertiefungen im Bereich der Liegewanne und der wasserseitigen Zufahrten sowie durch Hafenbaumaßnahmen im Bereich des Grodener Hafens stellen wesentliche anlagebedingte Auswirkungen dar.

Betriebsbedingte Auswirkungen sind zu erwarten durch die indirekte Veränderung von Standorteigenschaften durch Unterhaltungsbaggerungen.

#### B.IV.3.3.2.3 Vorgesehene Schutz- und Kompensationsmaßnahmen

##### Brutvögel

- Der Beginn der Maßnahmen wird nach Möglichkeit so gewählt, dass sie nicht in die Brutzeit fallen
- keine Inanspruchnahme von Nebenflächen bei der Einrichtung landseitiger Baustellenflächen

Die hervorgerufenen erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Tiere (hier: Brutvögel) sollen laut landschaftspflegerischem Begleitplan (vgl. Planunterlage, Heft 11, S. 110) kompensiert werden durch Flächenaufwertungen im Kompensationspool „Belumer Außendeich“. Im Einzelnen sieht das Maßnahmenkonzept diesbezüglich insbesondere die Nutzungsextensivierung von Dauergrünland vor.

##### Fische, Meeressäuger

- Schutz der umliegenden Watt- und Flachwasserbereiche gegen Inanspruchnahme für Bauzwecke durch entsprechende Absperrung,
- Langsame Erhöhung der Schallfrequenz bei den Rammarbeiten,
- Weitest möglicher Verzicht auf den Einsatz von Schlag- und Explosionsrammen
- Durchführung von Rammarbeiten nur tagsüber,
- Durchführung eines Schallmonitorings zur Erlangung besserer Kenntnisse über die Schallausbreitung im Wasser,
- Mechanische Reinigung des Rückführungswassers aus den Aufspülungen zur Verringerung der Sedimentfrachten.

Die hervorgerufenen erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Tiere (hier: Fische und Meeressäuger) sollen laut landschaftspflegerischem Begleitplan kompensiert werden durch Flächenaufwertungen im Kompensationspool „Belumer Außendeich“. Im Einzelnen sieht das Maßnahmenkonzept diesbezüglich die Anlage von Flutmulden und einer Fischschlenze sowie Grabenaufweitungen und -abflachungen vor; im Rahmen des jetzt Möglichen wird auch die Wiederherstellung der natürlichen Tidedynamik angestrebt.

##### Benthos

- Mechanische Reinigung des Rückführungswassers aus den Aufspülungen zur Verringerung der Sedimentfrachten

Die hervorgerufenen erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Tiere (hier: Benthos) sollen laut landschaftspflegerischem Begleitplan (Heft 11, S. 110) kompensiert werden durch Flächenaufwertungen im Kompensationspool „Belumer Außendeich“.

Im Einzelnen sieht das Maßnahmenkonzept diesbezüglich die Anlage von Flutmulden und einer Fischschlenze sowie Grabenaufweitungen und -abflachungen vor;

im Rahmen des jetzt Möglichen wird auch die Wiederherstellung der natürlichen Tidedynamik angestrebt.

#### B.IV.3.3.3 Schutzgut Pflanzen

(vgl. Planunterlage, Heft 11, S. 27 ff. sowie Ergänzung zum Antrag auf Planfeststellung, S. 9)

##### B.IV.3.3.3.1 Untersuchungsmethodik und Ist-Situation

Das Untersuchungsgebiet für dieses Schutzgut besteht aus der Vorhabensfläche zuzüglich eines Ringes im Radius von 200 m.

Es wurden seitens des Vorhabensträgers folgende Unterlagen zugrunde gelegt:

- Biotoptypenkartierung Juli 2003
- Kontroll- und Ergänzungskartierung Juni 2007

Die Ergebnisse der Untersuchungen zum Schutzgut Pflanzen, insbesondere die Beschreibung der vorgefundenen Biotoptypen und ihre Bewertung, finden sich im Heft 11 der Antragsunterlagen ab S. 28.

##### B.IV.3.3.3.2 Umweltauswirkungen

Baubedingte Auswirkungen werden eintreten durch die bauzeitabhängige Beanspruchung von Flächen durch Befahren mit Baufahrzeugen und Lagerung von Baumaterial, den Verlust vorhandener Biotope und Pflanzenbestände sowie durch indirekte Veränderungen von Standorteigenschaften durch Sohlvertiefungen, Emissionen von Luftschadstoffen und Stäuben, Änderungen der Strömungsverhältnisse und Schadstoffbelastungen.

An anlagebedingten Auswirkungen sind zu erwarten: Verlust vorhandener Flächen mit unterschiedlicher Vegetationsausprägung durch Aufspülung und/ oder Versiegelung auf ca. 15 ha sowie indirekte Veränderungen von Standorteigenschaften durch Sohlvertiefungen, Emissionen von Luftschadstoffen und Stäuben, Änderungen der Strömungsverhältnisse und Schadstoffbelastungen.

Betriebsbedingte Auswirkungen werden hervorgerufen durch indirekte Veränderungen von Standorteigenschaften über Unterhaltungsbaggerungen, Emissionen von Luftschadstoffen und Stäuben und Schadstoffbelastungen.

##### B.IV.3.3.3.3 Vorgesehene Schutz- und Kompensationsmaßnahmen

Eine Inanspruchnahme von Nebenflächen bei der Einrichtung landseitiger Baustellenflächen wird nicht erfolgen; ggf. erforderlich werdende vorübergehende Versiegelungen oder Verdichtungen werden nach Abschluss der Bauphase rückgebaut bzw. gelockert.

Die hervorgerufenen erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Pflanzen sollen laut landschaftspflegerischem Begleitplan (Planunterlage, Heft 11, S. 109)

kompensiert werden durch Flächenaufwertungen im Kompensationspool „Belumer Außendeich“. Im Einzelnen sieht das Maßnahmenkonzept die Nutzungsextensivierung von Dauergrünland sowie Grabenaufweitungen und –abflachungen vor; im Rahmen des jetzt bereits Möglichen wird auch die Wiederherstellung der natürlichen Tidedynamik angestrebt.

#### B.IV.3.3.4 Schutzgut Biologische Vielfalt

Dieser Punkt wird in den Antragsunterlagen nicht behandelt. Die Bearbeitung erfolgt daher unter Hinzuziehung geeigneter Kapitel des Heftes 11.

##### B.IV.3.3.4.1 Untersuchungsmethodik und Ist-Situation

Dem Begriff „Biologische Vielfalt“ wurden, entsprechend dem Übereinkommen der UN-Konferenz „Umwelt und Entwicklung“ in Rio de Janeiro (1992) die Segmente

- Artenvielfalt,
- Ökosystemvielfalt,
- Genetische Vielfalt innerhalb von Arten

zugeordnet. Grundlage für die Aussagen bildeten die in den Kapiteln 6.3 Pflanzen und 6.4 Tiere des Heftes 11 genannten Daten und Ergebnisse. Die genetische Vielfalt wurde nicht betrachtet.

Die Artenvielfalt der Brutvögel im UG beträgt 11 Arten; an Gastvögeln wurden 56 Arten nachgewiesen. Die Fischfauna ist aktuell bzw. potenziell mit 46 Arten im Eingriffsraum vertreten. Die Artenanzahl der zoobenthischen Organismen wurde mit 16 ermittelt.

Der Eingriffsbereich ist im Wesentlichen geprägt zum einen durch Küstenschutzbauwerke, Wattflächen, Sublitoral sowie eine Hafenanlage und zum anderen durch Salzwiesen, Deiche und unterschiedliche Grünländer. Viele der betroffenen Biotop-typen erreichen auf der fünfteiligen Skala des Städtetagsmodells den Wertfaktor 5.

##### B.IV.3.3.4.2 Umweltauswirkungen

Das Vorhaben wird erhebliche Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes sowohl für den unmittelbaren Eingriffsbereich als auch für den mittelbaren Einwirkungsbereich hervorrufen. Eine maßgebliche Schwächung einzelner Populationen oder Ökotypen oder gar ihre Gefährdung wird von dem Vorhaben jedoch in keinem Fall verursacht.

Erhebliche negative Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut „Biologische Vielfalt“ können somit ausgeschlossen werden.

##### B.IV.3.3.4.3 Vorgesehene Schutzmaßnahmen

Maßnahmen sind nicht erforderlich.

##### B.IV.3.3.5 Schutzgut Boden

(vgl. Planunterlage, Heft 11, S. 65 ff)

#### B.IV.3.3.5.1 Untersuchungsmethodik und Ist-Situation

Das Untersuchungsgebiet für dieses Schutzgut liegt in einem Radius von 500 m um das Planfeststellungsgebiet.

Es wurden seitens des Vorhabenträgers folgende Unterlagen zugrunde gelegt:

- Bodenübersichtskarte 1:50000 (NLfB 1997)
- Bodengutachten zur Anpassung der Fahrrinne von Unter- und Außenelbe (IBL & IMS 2006)
- Untersuchung und Beurteilung des Baugrundes (Steinfeld und Partner 2007)
- Benthos-Untersuchung von Kalberlah-Bodenbiologie 2007
- Untersuchung zur Änderung der Strömung und Sedimentation (Ing.-Büro B. Schmidt 2007)

Im terrestrischen Teil des Untersuchungsgebiets wurden im Wesentlichen Marschböden unterschiedlicher Reife und Zusammensetzung gefunden, daneben auch Auftragsböden und versiegelte Flächen.

Die Marschböden sind grundsätzlich von hoher Bedeutung als Lebensgrundlage für Menschen, sowie Tiere, Pflanzen, insbesondere auch Bodenorganismen. Gleiches gilt für die Funktionen als Bestandteil des Naturhaushaltes mit seinen Wasser- und Nährstoffkreisläufen, als Abbau-, Ausgleichs- und Aufbaumedium und als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte. In Bezug auf alle genannten Funktionen sind dagegen die Auftragsböden nur von geringer und die versiegelten Flächen von keiner Bedeutung.

Die im aquatischen Teil des Untersuchungsgebiets anzutreffenden Sedimente haben nur im ufernahen Bereich aufgrund der hier gegebenen geringeren Strömungsdynamik eine zumindest in Teilabschnitten hohe Bedeutung als Lebensraum. Dafür haben die schichtstarken Weichschichten eine besondere Bedeutung für den Naturhaushalt als Stoffsenke. Die bindigen Fraktionen der Sedimente haben eine bedeutende Puffer-Funktion durch Schadstoffbindung. Eine nennenswerte Funktion als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte ist nicht gegeben.

#### B.IV.3.3.5.2 Umweltauswirkungen

##### Terrestrische Böden

An baubedingten Auswirkungen sind Verdichtungen durch Baufahrzeuge auf benachbarten Flächen zu erwarten.

Anlagebedingte Auswirkungen werden hervorgerufen durch den dauerhaften Verlust von bisher unversiegelten Marschböden (10 ha) und Deichen bzw. Auftragsböden (2,5 ha), durch Überspülung, Überbauung und Versiegelung.

##### aquatische Böden, Sedimente

Baubedingte Auswirkungen entstehen durch den dauerhaften Verlust von Sedimentflächen in einer Größe von 5 ha durch Baggerungen zur Herstellung der Hafenzufahrt und der Liegewannen.

Anlagebedingte Auswirkungen werden hervorgerufen durch den dauerhaften Verlust von Sedimentflächen (natürliches Watt) im ufernahen Bereich der Elbe durch Überbauung auf 4 ha sowie durch die Veränderung des Strömungs- und Sedimentationsgeschehens durch Kaibauwerke.

An betriebsbedingte Auswirkungen sind die dauerhafte und wiederkehrende Beeinträchtigung von Sedimentflächen (5 ha) durch Unterhaltungsbaggerungen zu erwarten.

#### B.IV.3.3.5.3 Vorgesehene Schutz- und Kompensationsmaßnahmen

- keine Inanspruchnahme von Nebenflächen bei der Einrichtung landseitiger Baustellenflächen
- Rückbau und Lockerung ggf. erforderlich werdender vorübergehender Versiegelungen/ Verdichtungen nach Abschluss der Bauphase
- Beachtung der DIN 18925 (Bodenarbeiten)

Die hervorgerufenen erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Boden sollen laut landschaftspflegerischem Begleitplan (Planunterlage Heft 11, S. 111) kompensiert werden durch Flächenaufwertungen im Kompensationspool „Belumer Außenbeich“. Die dort für die anderen Schutzgüter vorgesehenen Maßnahmen haben jeweils auch positive Auswirkungen auf das Schutzgut Boden, z.B. durch die Verringerung von Belastungen aus der bislang ausgeübten ordnungsgemäßen Landwirtschaft oder über das Wiederanlaufen natürlicher Bodenbildungsprozesse durch die Wiederherstellung der natürlichen Tidedynamik.

#### B.IV.3.3.6 Schutzgut Wasser

(vgl. Planfeststellung, Heft 11, S. 73 ff. sowie Ergänzung zum Antrag auf Planfeststellung, S. 14 ff.)

##### B.IV.3.3.6.1 Untersuchungsmethodik und Ist-Situation

###### Oberflächengewässer

Das Untersuchungsgebiet für dieses Schutzgut liegt im Radius von 1000 m um die geplante Hafenerweiterung.

Es wurden seitens des Vorhabensträgers u. a. die folgenden Unterlagen ausgewertet:

- Landschaftsplan Stadt Cuxhaven (Wirz 1996)
- BÜK (NLfB 1997)
- UVU zur Elbvertiefung 1997 (IBL & IMS 2006) und die zu diesem Vorhaben gehörende Datenbank
- Daten der Messstelle Cuxhaven der Gewässergütestelle Elbe

Eigene Erfassungen für dieses Schutzgut erfolgten seitens des Vorhabensträgers nicht.

Die hydrologischen und morphologischen Rahmenbedingungen der Tideelbe werden auf den S. 76 ff. des Heftes 11 der Antragsunterlagen ausführlich beschrieben; hierauf sei an dieser Stelle verwiesen.

Die aktuell vorhandene Gewässerstruktur im Vorhabensgebiet wird der Klasse VI (sehr stark verändert) zugeordnet.

Der Sauerstoffhaushalt der Tideelbe im Bereich Cuxhaven ist nicht belastet. Die Belastung mit Stickstoffverbindungen ist gering, diejenige mit Phosphaten mittelstark.

Die Belastung der Elbe mit anorganischen Schwermetallen und Arsen wird als gering bis mittel bewertet, das gleiche gilt für die Belastung der Schwebstoffe mit diesen Elementen.

Die Belastung der Schwebstoffe mit organischen Spurenstoffen wird als gering bewertet.

#### Grundwasser

Das Untersuchungsgebiet für dieses Schutzgut liegt gleichfalls in einem Radius von 1000 m um die geplante Hafenerweiterung.

Neben den bereits unter a) genannten Quellen wurde seitens des Vorhabensträgers auch die folgende Unterlage ausgewertet:

- C-Bericht zur Bestandsaufnahme des Grundwassers im Rahmen der Wasser-rahmenrichtlinie (NLFB & NLÖ 2004)

Eigene Erfassungen des Vorhabensträgers erfolgten gleichfalls nicht.

Die Grundwassersituation im Vorhabensgebiet ist geprägt durch Versalzung und eine stark eingeschränkte Neubildungsrate, so dass das UG in Bezug auf die Grundwassernutzung als nicht von besonderer Bedeutung bewertet wird.

#### B.IV.3.3.6.2 Umweltauswirkungen

##### Oberflächengewässer

Veränderung des Erosions- und Sedimentationsgeschehens durch Spül- und Rammarbeiten stellen wesentliche baubedingte Auswirkungen dar.

Anlagebedingte Auswirkungen sind der Flächenverlust durch Aufspülung auf 4,4 ha sowie Änderungen der Gewässerstruktur durch Sohlvertiefung auf 5 ha und Veränderungen der Strömungsverhältnisse.

##### Grundwasser

Es werden keine wesentlichen Auswirkungen ausgelöst.



#### B.IV.3.3.6.3 Vorgesehene Schutz- und Kompensationsmaßnahmen

##### Oberflächengewässer

Die hervorgerufenen erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Wasser (hier: Oberflächenwasser) sollen laut landschaftspflegerischem Begleitplan (vgl. Planunterlage, Heft 11, S. 110) kompensiert werden durch Flächenaufwertungen im Kompensationspool „Belumer Außendeich“. Insbesondere durch die Aufweitung von Gräben und die Abflachung von deren Ufern sowie die Anlage von Flutmulden und einer Fischschlenze wird das Schutzgut Wasser hinsichtlich seiner Qualität als Lebensraum sowie als Umweltmedium gestärkt.

##### Grundwasser

Es sind keine Maßnahmen erforderlich bzw. vorgesehen.

#### B.IV.3.3.7 Schutzgut Klima/ Luft

(vgl. Planunterlage, Heft 11, S. 88 ff.)

##### B.IV.3.3.7.1 Untersuchungsmethodik und Ist-Situation

Für dieses Schutzgut wurde aufgrund der übergreifenden Dynamik kein explizites Untersuchungsgebiet definiert.

Es wurden seitens des Vorhabensträgers folgende Unterlagen zugrunde gelegt:

- Klimaatlas der Bundesrepublik Deutschland (DWD 1999)
- Messdaten des Lufthygienischen Überwachungssystems Niedersachsen

##### B.IV.3.3.7.2 Umweltauswirkungen

Baubedingte Auswirkungen sind zu erwarten durch die Emission von Luftschadstoffen und Feinstäuben durch den Betrieb von Verbrennungsmotoren sowie durch Staubemissionen während der Aufspülung der Terminalfläche.

Die Versiegelung bislang offener Flächen (17,7 ha) und Errichtung von Gebäuden mit der Folge höherer lokaler Temperaturen bei größeren Amplituden im Tagesgang, reduzierter Luftfeuchte und erhöhtem Staubgehalt sind maßgebliche zu erwartende anlagebedingte Auswirkungen.

Betriebsbedingte Auswirkungen sind voraussichtlich zu erwarten durch die Emission von Luftschadstoffen und Feinstäuben durch den Betrieb von Verbrennungsmotoren.

##### B.IV.3.3.7.3 Vorgesehene Schutz- und Kompensationsmaßnahmen

- Beregnung der Spülfelder zur Vermeidung von Staubemissionen

Für die hervorgerufenen erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Klima sind keine expliziten Kompensationsmaßnahmen vorgesehen. Vielmehr ist davon auszugehen, dass die für die übrigen Schutzgüter ergriffenen Kompensationsmaßnahmen auch positive Auswirkungen auf das Schutzgut Klima haben werden.

#### B.IV.3.3.8 Schutzgut Landschaft

(vgl. Planunterlage, Heft 11, S. 93 ff. sowie Ergänzung zum Antrag auf Planfeststellung, S. 16)

##### B.IV.3.3.8.1 Untersuchungsmethodik und Ist-Situation

Grundlage für die Beschreibung und Bewertung dieses Schutzgutes ist ein Untersuchungsraum von 5 km Radius um die geplante Hafenerweiterung. Dabei wurden seitens des Vorhabensträgers die folgenden Grundlagen zugrunde gelegt::

- Kartierung im Zusammenhang mit der 71. Änderung des Flächennutzungsplans der Stadt Cuxhaven (Juli 2003)
- ergänzende aktuelle Kartierung (Juni 2007)

Das Untersuchungsgebiet wurde vom Vorhabensträger in 32 Landschaftseinheiten eingeteilt. Die Bewertung dieser Einheiten erfolgte auf Basis eines fünfstufigen Bewertungsrahmens nach Breuer (Breuer 2001). Die vergebenen Wertstufen erstrecken sich von I (Bedeutung für das Landschaftsbild sehr gering; hier: Gewerbepark Ritzbüttel/ Groden) und II (Siedlungsflächen und strukturarme landwirtschaftliche Nutzflächen) bis zu IV (Bedeutung für das Landschaftsbild hoch; hier zum Beispiel: Grodener und Altenbrucher Vordeichsflächen). Im Schnitt hat das UG eine mittlere Bedeutung für das Landschaftsbild.

##### B.IV.3.3.8.2 Umweltauswirkungen

An baubedingten Auswirkungen sind optische und akustische Störungen zu erwarten, letztere insbesondere durch Rammarbeiten.

Anlagebedingte Auswirkungen werden hervorgerufen durch den Verlust von Salzwiesen, Watt- und Uferbereichen, Uferbefestigungen und Deichflächen durch technische Überformung auf 17,6 ha, der Unterbrechung des bislang auf dem Hochwasserschutzdeich verlaufenden Weges (insbesondere als Elbe-Radweg bislang stark frequentiert) sowie durch Veränderungen des Sedimentationsgeschehens.

Optische und akustische Störungen bilden die wesentlichen betriebsbedingten Auswirkungen der geplanten Baumaßnahme.

##### B.IV.3.3.8.3 Vorgesehene Schutzmaßnahmen

- keine Inanspruchnahme von Nebenflächen bei der Einrichtung landseitiger Baustellenflächen

- Rückbau und Lockerung ggf. erforderlich werdender vorübergehender Versiegelungen/ Verdichtungen nach Abschluss der Bauphase
- Beregnung der Spülfelder zur Vermeidung von Staubemissionen
- Weitest möglicher Verzicht auf den Einsatz von Schlag- und Explosionsrammen

Die hervorgerufenen erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Landschaft sollen laut landschaftspflegerischem Begleitplan (Planunterlage, Heft 11, S. 111) kompensiert werden durch Flächenaufwertungen im Kompensationspool „Belumer Außendeich“. Im Einzelnen sieht das Maßnahmenkonzept diesbezüglich die Nutzungsextensivierung auf Dauergrünland vor und des Weiteren auch die Aufweitung von Gräben und die Anlage von Weidetümpeln; im Rahmen des jetzt Möglichen wird auch die Wiederherstellung der natürlichen Tidedynamik angestrebt.

#### B.IV.3.3.9 Schutzgut Kultur und sonstige Sachgüter

(vgl. Planunterlage, Heft 11, S. 99 ff. sowie Ergänzung zum Antrag auf Planfeststellung, S. 16)

##### B.IV.3.3.9.1 Untersuchungsmethodik und Ist-Situation

Als Untersuchungsraum für dieses Schutzgut wurde ein Bereich im Radius von 2000 m um die geplante Hafenerweiterung betrachtet. Die hier vorhandenen zahlreichen Sachgüter mit kulturhistorischer Bedeutung werden in den Antragsunterlagen (Heft 11, S. 99 f.) verbal-argumentativ bewertet.

##### B.IV.3.3.9.2 Umweltauswirkungen

###### Anlagebedingte Auswirkungen

Keines der vorhandenen kulturhistorisch bedeutsamen Elemente wird durch das Vorhaben direkten Veränderungen unterworfen mit Ausnahme des betroffenen Deichabschnittes, der durch die seewärtige Anhöhung seine Gestalt (Planunterlage, Heft 11, S. 24 ff.) deutlich verändern wird.

Vorgesehene Schutzmaßnahmen:  
Nicht erforderlich

#### **B.IV.3.4 Bewertung von Umweltauswirkungen**

##### B.IV.3.4.1 Schutzgut Menschen

(vgl. Planunterlage Heft 11, S. 24 ff)

#### B.IV.3.4.1.1 Bewertungsmaßstäbe:

- 16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV)
- 32. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung - 32. BImSchV)
- AVV Baulärm

Die in den Antragsunterlagen verwendeten Erfassungs- und Prognosemethodiken zur Ermittlung von anlage-, bau- und betriebsbedingten Auswirkungen für das Schutzgut Mensch sind insgesamt als angemessen und ausreichend zu bewerten.

#### B.IV.3.4.1.2 Auswirkungen

Es ist davon auszugehen, dass erhebliche negative Auswirkungen des Vorhabens auf die gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse des Menschen nicht zu erwarten sind.

#### B.IV.3.4.1.3 Einwendungen

Umweltrelevante und entscheidungserhebliche Einwendungen i. S. d. UVPG zum Schutzgut Mensch sind nicht vorgelegt bzw. im Rahmen des Erörterungstermins aus Sicht der Planfeststellungsbehörde bereits nachvollziehbar und ausreichend beantwortet worden.

#### B.IV.3.4.1.4 Fazit

Die beantragte Erweiterung des Hafens um den Liegeplatz 8 ist zusammenfassend hinsichtlich des Schutzgutes Mensch bau-, anlage- und betriebsbedingt als vertraglich im Sinne des § 12 UVPG zu bewerten.

#### B.IV.3.4.2 Schutzgut Tiere

(vgl. Planunterlage Heft 11, S. 60 ff)

#### B.IV.3.4.2.1 Bewertungsmaßstäbe:

NNatG:

- § 2 Grundsätze des Naturschutzes und der Landschaftspflege
- §§ 7 ff. Eingriffe in Natur und Landschaft

#### B.IV.3.4.2.2 Auswirkungen

Die in den Antragsunterlagen verwendeten Erfassungs- und Prognosemethodiken zur Ermittlung von anlage-, bau- und betriebsbedingten Auswirkungen für das Schutzgut Tiere sind insgesamt als angemessen und ausreichend zu bewerten.

### Brutvögel

Für Brutvögel sind durch die Hafenerweiterung anlagebedingt erhebliche negative Auswirkungen zu erwarten, da aktuell als Brutbiotope genutzte Vordeichsflächen durch Überspülung, Überbauung und Versiegelung zerstört werden.

### Fische/ Meeressäuger

Es gehen aktuell als Aufwuchs-, Rückzugs-, Nahrungs- und teilweise auch Laichhabitat genutzte küstennahe Bereiche für die Fischfauna durch Überspülung verloren, was als anlagebedingte erhebliche Auswirkung zu werten ist. Bei allen anderen denkbaren Beeinträchtigungen (Schallemissionen, Trübungen etc.), die weitgehend baubedingt wären, wird davon ausgegangen, dass die Fische und auch Meeressäuger ihnen aufgrund ihrer großen Mobilität und des weiten zur Verfügung stehenden Raumes ausweichen können.

### Benthos

Durch den Rückbau von Uferbefestigungen und Bühnen wird ein Lebensraumverlust für Hartsubstrat besiedelnde Benthos-Organismen und damit eine erhebliche baubedingte Beeinträchtigung hervorgerufen.

Bedingt durch Sohlvertiefungen und Überspülungen kommt es zu weiteren großflächigen Lebensraumverlusten für die Benthos-Organismen, die ebenfalls als erhebliche bau- und anlagebedingte Beeinträchtigung zu werten sind.

Auch indirekte baubedingte Auswirkungen, die durch Erschütterungen, Sedimentationsprozesse und Trübungen hervorgerufen werden, müssen in ihrer Gesamtwirkung als erheblich bewertet werden.

#### B.IV.3.4.2.3 Einwendungen

Einwendung: Die hervorgerufenen Beeinträchtigungen der Zug- und Brutvögel würden nicht ausreichend berücksichtigt; des Weiteren seien die Kompensationsflächen im Belumer Außendeich nicht adäquat und sehr seltene Arten wie v. a. die Rohrdommel verlören ihren Lebensraum, ohne dass dies durch Eingriffsbewertung und -kompensation angemessen berücksichtigt werde (Landesjägerschaft Niedersachsen in mehreren Stellungnahmen).

Antwort: Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist die Bewertung der geplanten Eingriffe und ihrer voraussichtlichen Folgen korrekt vorgenommen worden. Auch besteht kein naturschutzfachlich begründeter Zweifel an der prinzipiellen Eignung der Kompensationsflächen im Belumer Außendeich. – Ein Vorkommen der Rohrdommel im vom Eingriff betroffenen Raum ist nach Einschätzung aller Ortskundigen auszuschließen.

Einwendung: Es bestehe die Befürchtung, dass die geplante Hafenerweiterung zu einer Zustandsverschlechterung im Sinne der WRRL führen könnte.

Antwort: Es ist nicht zu erwarten, dass die Veränderungen in dem vergleichsweise sehr kleinen Vorhabensraum zu einer Zustandsverschlechterung des gesamten Fließgewässerabschnitts führen.

#### B.IV.3.4.2.4 Fazit

Die beantragte Erweiterung des Hafens um den Liegeplatz 8 ist zusammenfassend hinsichtlich des Schutzgutes Tiere bau- und anlagebedingt als unverträglich im Sinne des § 12 UVPG zu bewerten.

Vor dem Hintergrund der Eingriffsregelung nach NNatG (§§ 7 ff) handelt es sich bei den beantragten Baumaßnahmen für das Schutzgut Tiere um einen Eingriff, der entsprechend den Antragsunterlagen insgesamt nicht vermeidbar und auch nicht umfassend ausgleichbar ist. Dieser Wertung ist zuzustimmen, so dass im Planfeststellungsbeschluss entschieden werden musste, ob die Belange von Natur und Landschaft vorgehen oder nicht (vgl. § 11 NNatG). Bezüglich dieser Entscheidung wird verwiesen auf Ziff. B.IV.4.3 dieses Beschlusses.

#### B.IV.3.4.3 Schutzgut Pflanzen

(vgl. Planunterlage, Heft 11, S. 34 ff.)

##### B.IV.3.4.3.1 Bewertungsmaßstäbe:

NNatG:

- § 2 Grundsätze des Naturschutzes und der Landschaftspflege
- §§ 7 - 12 Eingriffe in Natur und Landschaft
- § 28 a Besonders geschützte Biotope

Die in den Antragsunterlagen verwendeten Erfassungs- und Prognosemethodiken zur Ermittlung von anlage-, bau- und betriebsbedingten Auswirkungen für das Schutzgut Pflanzen sind insgesamt als angemessen und ausreichend zu bewerten.

##### B.IV.3.4.3.2 Auswirkungen

Im Bereich der Hafenerweiterung sind erhebliche Auswirkungen durch anlagebedingte dauerhafte Flächenbeanspruchungen (Überspülung, Überbauung und Versiegelung) zu erwarten. Dies gilt sowohl für den aktuell terrestrischen als auch für den aquatischen Bereich. Betriebsbedingt wird es im aquatischen Bereich durch Unterhaltungsbaggerungen dauerhaft zu erheblichen Auswirkungen kommen.

Durch die geplanten baulichen Betriebserweiterungen und Neuanlagen werden nach § 28 a NNatG besonders geschützte Biotope zerstört. Dies betrifft Brackwasserwatt, Sublitoral, Miesmuschelbänke und Salzwiesen. Hierzu ist von den zuständigen Naturschutzbehörden (Stadt Cuxhaven für den Bereich oberhalb MThw, NLWKN Betriebsstelle Brake-Oldenburg für den Bereich darunter) eine Ausnahmegenehmigung gemäß § 28 a Abs. 5 NNatG zu erteilen.

##### B.IV.3.4.3.3 Einwendungen

Umweltrelevante und entscheidungserhebliche Einwendungen i. S. d. UVPG zum Schutzgut Pflanzen sind nicht vorgelegt bzw. im Rahmen des Erörterungstermins

aus Sicht der Planfeststellungsbehörde bereits nachvollziehbar und ausreichend beantwortet worden.

#### B.IV.3.4.3.4 Fazit

Die beantragte Erweiterung des Hafens um den Liegeplatz 8 ist zusammenfassend hinsichtlich des Schutzgutes Pflanzen anlage- und betriebsbedingt als unverträglich im Sinne des § 12 UVPG zu bewerten.

Vor dem Hintergrund der Eingriffsregelung nach NNatG (§§ 7 ff) handelt es sich bei den beantragten Baumaßnahmen für das Schutzgut Pflanzen um einen Eingriff, der entsprechend den Antragsunterlagen insgesamt nicht vermeidbar und auch nicht umfassend ausgleichbar ist. Dieser Wertung ist zuzustimmen, so dass im Planfeststellungsbeschluss entschieden werden musste, ob die Belange von Natur und Landschaft vorgehen oder nicht (vgl. § 11 NNatG). Bezüglich dieser Entscheidung wird verwiesen auf Ziff. B.IV.4.3 dieses Beschlusses.

#### B.IV.3.4.4 Schutzgut Biologische Vielfalt

##### B.IV.3.4.4.1 Bewertungsmaßstäbe

NNatG:  
§ 2 Grundsätze des Naturschutzes und der Landschaftspflege (Nrn. 9, 10,)

##### B.IV.3.4.4.2 Auswirkungen

In den Antragsunterlagen wurde dieses Schutzgut nicht behandelt. Jedoch sind die dort zu den anderen Schutzgütern getroffenen Aussagen ausreichend, um die Auswirkungen des Vorhabens auf die biologische Vielfalt abschätzen zu können.

In der Gesamtschau ist die Beeinträchtigung von wesentlichen Teilen des Genpools von Wildarten im Einwirkungsbereich der geplanten Hafenerweiterung nicht zu erwarten, da der Anteil der betroffenen Einzelwesen im Verhältnis zur Gesamtpopulation gering ist.

Die Lebensraum- und Ökosystemvielfalt wird im Planfeststellungsraum und darüber hinaus nicht maßgeblich verschlechtert.

##### B.IV.3.4.4.3 Einwendungen

Umweltrelevante und entscheidungserhebliche Einwendungen i. S. d. UVPG zum Schutzgut biologische Vielfalt sind nicht vorgelegt worden, bzw. sie wurden im Rahmen des Erörterungstermins aus Sicht der Planfeststellungsbehörde bereits nachvollziehbar und ausreichend beantwortet.

##### B.IV.3.4.4.4 Fazit

Die beantragte Erweiterung des Hafens um den Liegeplatz 8 ist zusammenfassend hinsichtlich des Schutzgutes biologische Vielfalt bau-, anlage- und betriebsbedingt als verträglich im Sinne des § 12 UVPG zu bewerten.

#### B.IV.3.4.5 Schutzgut Boden

Die in den Antragsunterlagen verwendeten Erfassungs- und Prognosemethodiken zur Ermittlung von anlage-, bau- und betriebsbedingten Auswirkungen für das Schutzgut Boden sind insgesamt als angemessen und ausreichend zu bewerten.

Der anlagebedingte dauerhafte Verlust von unversiegelten Marschböden ist als erhebliche Auswirkung zu werten. Das Gleiche gilt für den anlagenbedingten Verlust von Sediment- (Watt- und Sublitoral)Flächen durch Überbauung. Schließlich sind auch die umfangreichen Abgrabungen von Sedimenten zur Schaffung der wasserseitigen Zufahrt und der Liegewannen als erhebliche bau- und anlagebedingte Auswirkung einzuschätzen.

##### B.IV.3.4.5.1 Bewertungsmaßstäbe

Da das Schutzgut Boden integraler Bestandteil des Naturhaushaltes im Sinne der Naturschutzgesetzgebung ist, werden die Bewertungsmaßstäbe der Schutzgüter Tiere / Pflanzen und Landschaft auf den Boden, soweit zutreffend, übertragen.

##### B.IV.3.4.5.2 Auswirkungen

Die in den Antragsunterlagen verwendeten Erfassungs- und Prognosemethodiken zur Ermittlung von anlage-, bau- und betriebsbedingten Auswirkungen für das Schutzgut Boden sind insgesamt als angemessen und ausreichend zu bewerten.

Der anlagebedingte dauerhafte Verlust von unversiegelten Marschböden ist als erhebliche Auswirkung zu werten. Das gleiche gilt für den anlagenbedingten Verlust von Sediment- (Watt- und Sublitoral) Flächen durch Überbauung. Schließlich sind auch die umfangreichen Abgrabungen von Sedimenten zur Schaffung der wasserseitigen Zufahrt und der Liegewannen als erhebliche bau- und anlagebedingte Auswirkung einzuschätzen.

##### B.IV.3.4.5.3 Einwendungen

Umweltrelevante und entscheidungserhebliche Einwendungen i. S. d. UVPG zum Schutzgut Boden sind nicht vorgelegt bzw. im Rahmen des Erörterungstermins aus Sicht der Planfeststellungsbehörde bereits nachvollziehbar und ausreichend beantwortet worden.

##### B.IV.3.4.5.4 Fazit

Die beantragte Erweiterung des Hafens um den Liegeplatz 8 ist zusammenfassend hinsichtlich des Schutzgutes Boden bau- und anlagebedingt als unverträglich im Sinne des § 12 UVPG zu bewerten.

Vor dem Hintergrund der Eingriffsregelung nach NNatG (§§ 7 ff) handelt es sich bei den beantragten Baumaßnahmen für das Schutzgut Boden um einen Eingriff, der entsprechend den Antragsunterlagen insgesamt nicht vermeidbar und auch nicht umfassend ausgleichbar ist. Dieser Wertung ist zuzustimmen, so dass im Planfest-



stellungsbeschluss entschieden werden musste, ob die Belange von Natur und Landschaft vorgehen oder nicht (vgl. § 11 NNatG). Bezüglich dieser Entscheidung wird verwiesen auf Ziff. B.IV.4.3 dieses Beschlusses.

#### B.IV.3.4.6 Schutzgut Wasser

(vgl. Planunterlage, Heft 11, S. 85 ff.)

##### B.IV.3.4.6.1 Bewertungsmaßstäbe

Da das Schutzgut Wasser integraler Bestandteil des Naturhaushaltes im Sinne der Naturschutzgesetzgebung ist (siehe §§ 1 a, 31 WHG; §§ 2, 120 NWG), werden die Bewertungsmaßstäbe für das Schutzgut Pflanzen / Tiere, soweit zutreffend, übertragen.

Die in den Antragsunterlagen verwendeten Erfassungs- und Prognosemethodiken zur Ermittlung von anlage-, bau- und betriebsbedingten Auswirkungen für das Schutzgut Wasser sind insgesamt als angemessen und ausreichend zu bewerten.

##### B.IV.3.4.6.2 Auswirkungen

###### Oberflächengewässer

Durch Aufspülung und Befestigung kommt es zu Wasserflächenverlusten der Tideelbe, während die großflächigen Abgrabungen von Sedimenten massive Strukturveränderungen hervorrufen. Diese anlagebedingten Auswirkungen sind insbesondere im Zusammenwirken mit anderen Vorhaben als erheblich einzuschätzen.

###### Grundwasser

Insbesondere durch die Neuversiegelungen kommt es zu einer Verringerung der Grundwasserneubildung. Da jedoch insbesondere die Vordeichsflächen in dieser Hinsicht keine große Bedeutung haben und die betroffenen Binnendeichsflächen größtenteils in den Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 110 der Stadt Cuxhaven fallen, gelten die entsprechenden erheblichen anlagebedingten Auswirkungen nur für eine relativ kleine Teilfläche.

##### B.IV.3.4.6.3 Einwendungen

Umweltrelevante und entscheidungserhebliche Einwendungen i. S. d. UVPG zum Schutzgut Wasser sind nicht vorgelegt bzw. im Rahmen des Erörterungstermins aus Sicht der Planfeststellungsbehörde bereits nachvollziehbar und ausreichend beantwortet worden.

##### B.IV.3.4.6.4 Fazit

Die beantragte Erweiterung des Hafens um den Liegeplatz 8 ist zusammenfassend hinsichtlich des Schutzgutes Wasser anlagebedingt als unverträglich im Sinne des § 12 UVPG zu bewerten.

Vor dem Hintergrund der Eingriffsregelung nach NNatG (§§ 7 ff) handelt es sich bei den beantragten Baumaßnahmen für das Schutzgut Wasser um einen Eingriff, der entsprechend den Antragsunterlagen insgesamt nicht vermeidbar und auch nicht umfassend ausgleichbar ist. Dieser Wertung ist zuzustimmen, so dass im Planfeststellungsbeschluss entschieden werden musste, ob die Belange von Natur und Landschaft vorgehen oder nicht (vgl. § 11 NNatG).

Bezüglich dieser Entscheidung wird verwiesen auf Ziff. B.IV.4.3 dieses Beschlusses.

#### B.IV.3.4.7 Schutzgut Klima/Luft

(vgl. Planunterlage, Heft 11, S. 91 ff.)

##### B.IV.3.4.7.1 Bewertungsmaßstäbe

Die in den Antragsunterlagen verwendeten Erfassungs- und Prognosemethoden zur Ermittlung anlage-, bau- und betriebsbedingter Auswirkungen sind als angemessen und ausreichend bewertet worden.

Im Rahmen der Ermittlung von Auswirkungen durch die beantragten Baumaßnahmen ist danach eine (erhebliche) Beeinträchtigung des Schutzgutes Klima/Luft nicht festgestellt worden.

##### B.IV.3.4.7.2 Einwendungen

Umweltrelevante und entscheidungserhebliche Einwendungen i. S. d. UVPG zum Schutzgut Klima/Luft sind nicht vorgelegt bzw. im Rahmen des Erörterungstermins aus Sicht der Planfeststellungsbehörde bereits nachvollziehbar und ausreichend beantwortet worden.

##### B.IV.3.4.7.3 Fazit

Zusammenfassend betrachtet ist die geplante Hafenerweiterung hinsichtlich des Schutzgutes Klima/Luft anlage-, bau- und betriebsbedingt als verträglich i. S. d. § 12 UVPG bewertet worden.

#### B.IV.3.4.8 Schutzgut Landschaft

(vgl. Planunterlage, Heft 11, S. 97 ff.)

##### B.IV.3.4.8.1 Bewertungsmaßstäbe

NNatG:

§ 2 Grundsätze des Naturschutzes und der Landschaftspflege (Nrn. 11, 13, 14)

#### B.IV.3.4.8.2 Auswirkungen

Der anlagebedingte Verlust von Salzwiesen, Watt- und Uferbereichen sowie eines traditionellen kleinen Hafens müssen als erhebliche Auswirkung auf dieses Schutzgut gewertet werden.

#### B.IV.3.4.8.3 Einwendungen

Umweltrelevante und entscheidungserhebliche Einwendungen i. S. d. UVPG zum Schutzgut Landschaft und Erholungseignung sind nicht vorgelegt bzw. im Rahmen des Erörterungstermins aus Sicht der Planfeststellungsbehörde bereits nachvollziehbar und ausreichend beantwortet worden.

#### B.IV.3.4.8.4 Fazit

Die beantragte Erweiterung des Hafens um den Liegeplatz 8 ist zusammenfassend hinsichtlich des Schutzgutes Landschaft und Erholungseignung anlagebedingt als unverträglich im Sinne des § 12 UVPG zu bewerten.

Vor dem Hintergrund der Eingriffsregelung nach NNatG (§§ 7 ff) handelt es sich bei den beantragten Baumaßnahmen für das Schutzgut Landschaft um einen Eingriff, der entsprechend den Antragsunterlagen insgesamt nicht vermeidbar und auch nicht umfassend ausgleichbar ist. Dieser Wertung ist zuzustimmen, so dass im Planfeststellungsbeschluss entschieden werden musste, ob die Belange von Natur und Landschaft vorgehen oder nicht (vgl. § 11 NNatG). Bezüglich dieser Entscheidung wird verwiesen auf Ziff. B.IV.4.3 dieses Beschlusses.

#### B.IV.3.4.9 Schutzgut Kultur und sonstige Sachgüter

In Bezug auf das Schutzgut Kultur und sonstige Sachgüter ist festzustellen, dass eine Betroffenheit durch die geplante Hafenerweiterung nicht zu befürchten ist. Die beantragte Hafenerweiterung ist damit hinsichtlich des Schutzgutes Kultur und sonstige Sachgüter als verträglich im Sinne des § 12 UVPG zu bewerten.

### **B.IV.3.5 Zusammenfassende Bewertung der Umweltverträglichkeit**

#### B.IV.3.5.1 Vorbemerkungen / Entscheidungserheblichkeit

Um den integrativen Ansatz der UVP entsprechend zu berücksichtigen, ist in Ergänzung zu den voranstehenden medialen (d.h. schutzgutbezogenen) Einzelbewertungen eine medienübergreifende Bewertung der Umweltauswirkungen erforderlich (vgl. Erguth/ Schink, Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung, 1992, § 12, Rdnr. 12 und UVP-VwV: 0.6.2.1).

Dieses hat zu geschehen vor dem Hintergrund einer ökosystemaren Betrachtungsweise, so dass Wechselwirkungen in die Betrachtung einbezogen werden. Sind Konflikte zwischen einzelnen Umweltbelangen vorhanden, so ist außerdem

eine umweltinterne Abwägung notwendig. Gemäß UVP-VwV müssen außerdem in der medienübergreifenden Bewertung Belastungsverlagerungen aufgrund von Schutzmaßnahmen betrachtet werden. Des Weiteren stellt die medienübergreifende Bewertung gewissermaßen eine Zusammenfassung aller wichtigen Ergebnisse aus den Einzelbewertungen dar.

Sinn und Zweck der medienübergreifenden Bewertung aller Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter des UVPG ist es, eine umweltinterne Abwägung der Betroffenheit der verschiedenen Schutzgüter vorzunehmen, um so zu einer Entscheidung aus Umweltsicht über die beantragten Baumaßnahmen zu gelangen. Zu diesem Zweck muss herausgefiltert werden, welche Auswirkungen auf welches Schutzgut für die abschließende Bewertung vernachlässigbar bzw. entscheidungserheblich sind.

**B.IV.3.5.2 Zusammenfassung aller Einzelergebnisse**

In der nachfolgenden Tabelle sind alle Einzelbewertungen aus dem vorherigen Abschnitt tabellarisch dargestellt. Diese generalisierende Tabelle, die ausschließlich aus Übersichtsgründen erstellt wurde, muss natürlich im direkten Zusammenhang mit den jeweiligen Einzelabschnitten gesehen und interpretiert werden.

Schutzgüter	Verträglichkeit i. S. d. § 12 UVPG		
	(Anlage)	(Bau)	(Betrieb)
Mensch	+	+	+
Tiere	-	-	(-)
Pflanzen	-	+	-
Biologische Vielfalt	+	+	+
Boden	-	-	+
Wasser (-Grundwasser)	(-)	+	+
(-Oberflächengewässer)	-	+	+
Klima / Luft	+	+	+
Landschaft	-	+	+
Kultur- / sonstige Sachgüter	o	o	o

+	verträglich bzw. Auswirkungen unerheblich	-	nicht verträglich
(+)	mit Schutz- und Kompensationsmaßnahmen / Nebenbestimmungen verträglich	(-)	in Teilaspekten nicht verträglich
o	nicht relevant bzw. nicht betroffen		

Daraus folgt, dass durch Auswirkungen der beantragten Baumaßnahmen die Schutzgüter Mensch, Klima/Luft, Biologische Vielfalt und Kultur/sonstige Sachgüter aus Umweltsicht unerheblich bzw. nicht entscheidungserheblich betroffen sind.

Entscheidungserheblich für eine abschließende Bewertung sind somit die Schutzgüter Tiere, Pflanzen, Wasser, Boden und Landschaft.

Stellt man die Notwendigkeit der Gesamtbaumaßnahme nicht in Frage, so ergibt sich, dass baubedingte Auswirkungen bei diesen Schutzgütern „nicht vermeidbar“ gemäß § 12 UVPG sind (Schutzgüter Tiere, Boden) und somit insgesamt hingenommen werden müssen.

Die betriebsbedingten Auswirkungen sind bei den Schutzgütern Tiere und Pflanzen mit „nicht verträglich“ bzw. „in Teilaspekten nicht verträglich“ gemäß § 12 UVPG bewertet worden. Darüber hinaus sind die anlagebedingten Auswirkungen für alle vier Schutzgüter als „nicht verträglich“ gemäß § 12 UVPG bewertet worden. Die vorgenannten Auswirkungen sind daher bei der Gesamtbeurteilung aus Umweltsicht als entscheidungserheblich zu berücksichtigen.

Die Unverträglichkeit für die betroffenen Schutzgüter beruht auf dem Verlust von Nahrungs-, Brut- und sonstigen Lebensräumen in nicht unerheblichem Umfang bzw. auf dem Verlust von belebten Böden an gleicher Stelle sowie auf dem Verlust von Wasserflächen. In der Summe führen die erwähnten Beeinträchtigungen auch zu negativen Veränderungen des Landschaftsbildes.

Die anlage- und betriebsbedingt beeinträchtigten Werte und Funktionen der vorgenannten Schutzgüter sind nicht umfassend ausgleichbar und machen somit Ersatzmaßnahmen erforderlich. Die Flächen für die vorgesehenen Ersatzmaßnahmen nach NNatG liegen im Kompensationsflächenpool „Belumer Außendeich“. Da dort allerdings nicht genügend Flächen zur Verfügung gestellt werden können, um die durch das Vorhaben hervorgerufenen Beeinträchtigungen vollständig kompensieren zu können, wird zusätzlich eine Ersatzzahlung gem. § 12 b NNatG erforderlich.

#### B.IV.3.5.3 Kenntnislücken

Entscheidungserhebliche Kenntnislücken im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung liegen nicht vor. Es verbleiben sicherlich in Teilbereichen Prognoseunsicherheiten. Dies betrifft z. B. bau- und betriebsbedingte Auswirkungen auf Tiere, hier besonders auf Fische und vor allem auf die Finte. Diese bewegen sich jedoch im Rahmen der nicht zu vermeidenden Unschärfen und bergen keine unbeherrschbaren Risiken. Durch das Schallmonitoring, das vom Vorhabensträger begleitend zu den Rammarbeiten durchgeführt wird, wird dieser über seine eigentlichen Verpflichtungen hinaus dazu beitragen, die Vorhersagesicherheit bei folgenden vergleichbaren Vorhaben zu erhöhen.

#### B.IV.3.5.4 Wechselwirkungen / Konflikte zwischen einzelnen Schutzgütern

Wechselwirkungen zwischen einzelnen Schutzgütern sind in den jeweiligen Kapiteln aufgeführt; nicht lösbare Konflikte zwischen einzelnen Schutzgütern sind zum

jetzigen Zeitpunkt nicht gegeben bzw. erkennbar. Mit Belastungsverlagerungen aufgrund von Schutzmaßnahmen ist ebenfalls nicht zu rechnen.

#### B.IV.3.5.5 Gesamturteil

Die dargestellten nachteiligen Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter des UVPG wurden in die Abwägung eingestellt.

Das Ergebnis der Abwägung nach § 11 NNatG (vgl. Ziff. B.IV.4) sowie der Gesamtabwägung ist in der allgemeinen Begründung dargestellt. Bei der Prüfung der Umweltauswirkungen haben sich keine Erkenntnisse ergeben, die durchgreifende Bedenken gegen die Zulässigkeit des Vorhabens begründen können.

### **B.IV.3.6 Verträglichkeitsprüfung nach § 34 c NNatG**

#### B.IV.3.6.1 Grundlagen

- EU-Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21.05.1992 (FFH-Richtlinie) Art. 6 (3) Verpflichtung zur Durchführung einer Verträglichkeitsprüfung
- § 34 c NNatG: Projekte und Pläne in den Gebieten für das Netz 'Natura 2000'

In den §§ 34 a - d des NNatG sind die Bestimmungen der zur Schaffung und zum Schutz des Europäischen ökologischen Netzes „Natura 2000“ erlassenen Richtlinien zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (FFH-RL) und der Richtlinie über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten (VogelschutzRL) in unmittelbar geltendes Landesrecht umgesetzt worden.

Gemäß § 34 c NNatG sind Projekte vor ihrer Zulassung oder Durchführung auf ihre Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen eines Gebietes von gemeinschaftlicher Bedeutung oder eines Europäischen Vogelschutzgebietes zu überprüfen.

#### B.IV.3.6.2 FFH-Verträglichkeitsstudie

Die Verträglichkeitsstudie findet sich in den Verfahrensunterlagen (Antrag auf Planfeststellung, Heft 11, S. 126 ff)

Das Vorhabensgebiet liegt außerhalb bestehender Natura 2000-Gebiete, jedoch befinden sich die FFH-Gebiete 2018-331 „Unternelbe“ und 2323-392 „Schleswig-Holsteinisches Elbästuar und angrenzende Flächen“ in weniger als einem Kilometer Entfernung. In etwas größerer Entfernung befinden sich das FFH-Gebiet 0916-391 „Nationalpark Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer“ sowie das EU-Vogelschutzgebiet „Ramsar-Gebiet Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer ...“. Die vorgesehenen Ersatzmaßnahmen im Bereich „Belumer Außendeich“ schließlich berühren das EU-Vogelschutzgebiet 2121-401 „Unternelbe“.

Die FFH-Verträglichkeitsstudie untersucht die Möglichkeit einer indirekten Beeinträchtigung der Erhaltungsziele der vorgenannten Natura 2000-Gebiete, zum einen durch das Vorhaben alleine und zum zweiten auch im Zusammenwirken mit anderen geplanten Vorhaben im gleichen Raum, etwa der Elbvertiefung oder dem Bau des Liegeplatzes 4.

### B.IV.3.6.3 Fazit

Wie in den o. g. Unterlagen nachvollziehbar und vollständig dargelegt wird, ist mit indirekten Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele, die die Erheblichkeitsschwelle überschreiten, nicht zu rechnen. Dieser Bewertung ist zu folgen.

Der einzige Unsicherheitsfaktor ist die Beeinflussung des Zugverhaltens der Fischart Finte durch die von den Rammarbeiten hervorgerufenen Schallimmissionen. Da die Finte hauptsächlich nachts wandert, während die Rammarbeiten ausschließlich tagsüber durchgeführt werden, und den Fischen in der Elbe überdies ein sehr weiter Raum zum Ausweichen zur Verfügung steht, ist aber in keinem Fall mit einer erheblichen Beeinträchtigung zu rechnen. Um jedoch für folgende Projekte (Liegeplätze 4 bis 7) eine ausreichende Prognosesicherheit zu haben, wird vom Vorhabensträger parallel zu den Rammarbeiten ein Schallmonitoring durchgeführt.

### B.IV.3.7 Spezielle Artenschutzprüfung

Das planfestgestellte Vorhaben ist auch vor dem Hintergrund des Artenschutzes nach den §§ 42 ff BNatSchG zulässig.

In den Antragsunterlagen wird dargelegt, dass die beantragte Hafenerweiterung mit Erfüllung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände gem. § 42 Abs. 1 BNatSchG einhergeht (Neufassung Spezielle Artenschutzprüfung, S. 8). Dieser Einschätzung wird gefolgt, auch vor dem Hintergrund, dass das Artenschutzrecht mit der letzten Novellierung des BNatSchG Wandlungen unterworfen war und in der Anwendung der neuen Regelungen noch keine abschließende Sicherheit besteht.

Die Verletzung artenschutzrechtlicher Verbote betrifft zunächst die Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten von besonders und streng geschützten Vogelarten. Den neuen Regelungen des Bundesnaturschutzgesetzes und ihrer Begründung (vgl. Neufassung Spezielle Artenschutzprüfung, S. 8) zufolge wäre die Überbauung von Bruthabitaten und Hochwasserrastplätzen der besonders und streng geschützten Arten aus artenschutzrechtlicher Sicht nur dann zulässig, wenn in ausreichendem Umfang funktionserhaltende und konfliktmindernde Maßnahmen getroffen werden können, die unmittelbar am voraussichtlich betroffenen Bestand ansetzen, mit diesem räumlich-funktional verbunden sind und überdies zeitlich so durchgeführt werden, dass zwischen dem Erfolg der Maßnahmen und dem vorgesehenen Eingriff keine zeitliche Lücke entsteht. Während hinsichtlich des räumlich-funktionalen Bezuges sicherlich festgestellt werden kann, dass die Kompensationsflächen im Belumer Außendeich in einer für Vögel mühelos erreichbaren Entfernung liegen, ist eine zeitlich vorgezogene Durchführung der Maßnahmen nicht möglich.

Des Weiteren stellen auch die betriebsbedingten Störungen von nicht direkt betroffenen Brut- und Ruheplätzen von besonders und streng geschützten Vogelarten die Verletzung eines artenschutzrechtlichen Verbotsbestandes dar. Es besteht die Gefahr des Zurückgehens der lokalen Vorkommen der betroffenen Arten, da Ausweichflächen erst in größerer Entfernung zur Verfügung stehen.

Die Durchführung der beantragten Hafenerweiterung ist daher nur möglich bei Erteilung einer Ausnahmegenehmigung gem. § 43 Abs. 8 BNatSchG, in diesem Fall nach Nr. 5. Die dort normierten Voraussetzungen für eine Ausnahme liegen vor. Für das Vorliegen eines überwiegenden öffentlichen Interesses sowie das Fehlen zumutbarer Alternativen wird insbesondere auf Ziff.B.IV.1 dieses Beschlusses verwiesen., Schließlich ist auch eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der betroffenen Arten in der atlantischen biogeografischen Region nicht zu besorgen. Bezogen auf die Gesamtpopulationen der betroffenen Arten in der biogeografischen Region werden die zu befürchtenden Rückgänge sehr gering sein, zumal bei Einhaltung aller Schutzmaßnahmen mit dem direkten Verlust von Individuen nicht zu rechnen ist.

Die Voraussetzungen für die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung sind somit gegeben.

#### **B.IV.4 Naturschutz**

##### **B.IV.4.1** Allgemeines, naturschutzfachliche Optimierungsgebote / Planungsleitsätze

Die planfestgestellte Baumaßnahme stellt einen Eingriff im Sinne des § 7 NNatG dar. Die Veränderungen der Gestalt und der Nutzung von Grundflächen führen zu einer erheblichen Beeinträchtigung des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes.

Die festgestellte Planung einschließlich des LBP entspricht den gesetzlichen Anforderungen, insbesondere dem Optimierungs- und Vermeidungsgebot nach den §§ 1, 2 und 8 NNatG sowie dem § 19 BNatSchG. Der verbleibende Eingriff in Natur und Landschaft ist unvermeidbar.

Die inhaltliche und fachliche Darstellung des LBP, die eine fachlich tragfähige Konzeption enthält, stellt sicher, dass die unvermeidbaren Eingriffe in Natur und Landschaft erfasst und durch geeignete Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nach §§ 10 und 12 NNatG kompensiert werden.

Die Erhebungs- und Bewertungsmethodik ist nicht zu beanstanden. Die Ermittlungsintensität des LBP ist ausreichend, um die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege in die Abwägung einstellen zu können und einen Ausgleich und Ersatz entsprechend den §§ 10, 12 NNatG herzustellen. Erkenntnisse, die geeignet wären, die Aussagen des LBP grundlegend in Frage zu stellen, haben sich im Rahmen der Anhörung nicht ergeben. Zu berücksichtigen ist, dass eine vollständige naturwissenschaftliche Inventarisierung von Flora und Fauna im Rahmen einer Planung kaum mit vertretbarem Aufwand möglich ist, zumal der Pflanzen- und Tierbestand von Biotopen einer dynamischen Entwicklung unterliegt.

##### **B.IV.4.2** Schutz-, Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen

Soweit mit den festgestellten Maßnahmen besonders geschützte Biotope nach § 28 a NNatG beeinträchtigt werden, liegen die Voraussetzungen nach § 28 a Abs. 5



NNatG vor, da Ausnahmen aus überwiegenden Gründen des Allgemeinwohls bzw. des öffentlichen Interesses erforderlich und die entsprechenden Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in den festgestellten Planunterlagen enthalten sind. Die erforderlichen Ausnahmegenehmigungen gelten aufgrund der Konzentrationswirkung mit Erlass des Planfeststellungsbeschlusses als erteilt. Um erhebliche Beeinträchtigungen für die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes und das Landschaftsbild durch das Bauvorhaben zu vermeiden, sind verschiedene Vermeidungs-, Minimierungs-, Schutz- und Gestaltungsmaßnahmen vorgesehen. Diese sind in Ziffer B.IV.3.3 dieses Beschlusses zu den jeweiligen Schutzgütern aufgezählt. Trotz der vorgesehenen Vermeidungs-, Minimierungs-, Schutz- und Gestaltungsmaßnahmen führt das Bauvorhaben zu nicht vermeidbaren erheblichen Beeinträchtigungen, die nur zu einem geringen Teil entsprechend § 10 NNatG ausgeglichen werden können (vgl. Antrag auf Planfeststellung, Heft 11, S. 107 f). Über die vorgesehene Gestaltung der Ost- und Westmole hinaus sind keine Maßnahmen möglich, mit denen ein Ausgleich für die beeinträchtigten Werte und Funktionen erreicht werden kann.

#### **B.IV.4.3** Naturschutzfachliche Abwägung nach § 11 NNatG

Nur wenige Eingriffe können ausgeglichen werden. Deshalb werden mit diesem Beschluss Ersatzmaßnahmen festgestellt. § 11 NNatG erfordert eine Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft untereinander. Hierunter fallen auch die hafenbedingten Nutzungsansprüche, wie sie hier von dem Bauvorhaben gestellt werden. In dieser Abwägung fällt zwar den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege prinzipiell kein Vorrang zu, aus § 11 NNatG folgt aber, dass ihnen ein erhebliches Gewicht beizumessen ist.

Die nicht ausgleichbaren Eingriffswirkungen sind für den betroffenen Raum ganz überwiegend nicht mit derartigen Wirkungen verbunden, dass eine Kompensation der beeinträchtigten Funktionen und Werte gleichwertig nicht möglich wäre, wie dies auch in der Bilanzierung und in dem LBP zum Ausdruck kommt. Von den insgesamt für Ersatzmaßnahmen erforderlichen Flächen von 74,34 ha konnten für nur 11,78 ha keine Flächen erworben werden und es ist stattdessen eine Ersatzzahlung vorgesehen.

Die nicht vermeidbaren und nicht ausgleichbaren Auswirkungen des Bauvorhabens auf die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes und auf das Landschaftsbild haben qualitativ und quantitativ nicht ein solches Gewicht, dass sie Bedenken gegen die Zulässigkeit des Eingriffes begründen könnten. Wie ausgeführt worden ist, besteht an der Durchführung des Vorhabens ein überwiegendes öffentliches Interesse. Die hafenbedingten Nutzungsansprüche, um einen kompletten Offshore-Basishafen in den Bereichen Produktion, Montage, Verschiffung, Unterhaltung und Betrieb zu schaffen, gehen in der Abwägung vor. Die naturschutzrechtliche Abwägung nach § 11 NNatG führt zu dem Ergebnis, dass der Eingriff als zulässig anzusehen ist.

#### **B.IV.4.4** Ersatzmaßnahmen und Ersatzzahlung

Nach den Vorgaben der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung sollen durch Ersatzmaßnahmen die vom Eingriff zerstörten Funktionen und Werte des Naturhaus-

halts oder des Landschaftsbildes in möglichst ähnlicher Art und Weise wiederhergestellt werden. Als Ersatzmaßnahmen werden mit diesem Planfeststellungsbeschluss die Maßnahmen M 1 bis M 8 im Bereich des Belumer Außendeichs entsprechend den Maßnahmeblättern festgestellt (vgl. Anhang 2 zum Landschaftspflegerischen Begleitplan, August 2008). Die Marschgrünlandflächen sollen insbesondere aufgrund ihrer Bedeutung als Rast-, Nahrungs- und Brutvogellebensraum erhalten, d.h. weiterhin als Grünland genutzt werden. Verbesserungen für den Lebensraum der Brut- und Rastvögel sind dabei über eine Extensivierung der landwirtschaftlichen Nutzung möglich. Diese wirkt sich zugleich positiv auf die Biotopwertigkeit aus. Zur Entwicklung ästuartypischer Röhrichtflächen ist stellenweise im Vorlandbereich der Erhalt der Schilfröhrichtflächen mit Aufgabe der Grünlandnutzung geplant.

Die Eingriffsbilanzierung zeigt, dass die bislang im Maßnahmenpool „Belumer Außendeich“ zur Verfügung stehenden Flächen nicht ausreichen, um die durch die geplante Hafenerweiterung hervorgerufenen Beeinträchtigungen vollständig zu kompensieren. (vgl. Ergänzung zum Antrag auf Planfeststellung, Landschaftspflegerischer Begleitplan S. 41). Es verbleibt ein Defizit von 11,78 ha, das aufgrund der Nichtverfügbarkeit von Flächen gegenwärtig nicht behoben werden kann.

Gemäß § 12 b Abs. 1 Nr. 2 NNatG ist in solchen Fällen die verbleibende Kompensationsverpflichtung über eine Ersatzzahlung abzugelten. Die Voraussetzungen des § 12 b NNatG liegen nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde für die verbleibenden 11,78 ha vor. Im vorliegenden Fall wird ein Betrag von 3,00 € / m<sup>2</sup> festgesetzt. Dies deckt die zu erwartenden Kosten sowohl für den Flächenerwerb als auch für die notwendigen Maßnahmen. Bezogen auf das Kompensationsdefizit von 11,78 ha ergibt sich für die Ersatzzahlung eine Summe von 353.400 €. Die Ermittlung der Höhe des Ersatzgeldes durch die Antragstellerin (vgl. Ergänzung zum Antrag auf Planfeststellung, Landschaftspflegerischer Begleitplan S. 42) ist nachvollziehbar und nicht zu beanstanden.

Die Ersatzzahlung ist an den NLWKN – Betriebsstelle Brake-Oldenburg – zu zahlen und zweckgebunden für zusätzliche Kompensationsmaßnahmen im Belumer Außendeich zu verwenden, sobald dort weitere Flächen zur Verfügung stehen. Die Stadt Cuxhaven, die in ihrer Zuständigkeit als Untere Naturschutzbehörde mit einem Teil der Eingriffsfläche betroffen ist, hat dieser Vorgehensweise mit E-Mail vom 19.12.2008 zugestimmt. Das Ersatzgeld ist spätestens ein Jahr nach Baubeginn zu zahlen. Auf die Nebenbestimmung in Ziff. A.V.1.6.1 wird hingewiesen.

#### **B.IV.5 Bauplanungs-, Bauordnungs- sowie Immissionsschutzrecht**

Bauplanungsrechtliche Bedenken gegen das Vorhaben haben sich im Anhörungsverfahren nicht ergeben. Insbesondere die Stadt Cuxhaven als Trägerin der Planungshoheit hat die Planung ausdrücklich befürwortet. Die erforderlichen Anpassungen in der Bauleitplanung können nach Abschluss der Fachplanung erfolgen.

Baugenehmigungen sind nach § 3 Abs. 1 Nr. 1 NBauO nicht erforderlich, da es sich bei dem Liegeplatz 8 um öffentliche Verkehrsanlagen handelt. Der Liegeplatz 8 wird nach seiner Zweckbestimmung grundsätzlich von jedermann benutzbar sein. In diesem Fall sind auch Zubehör oder Nebenanlagen Teile der öffentlichen Verkehrsanlage. Hochbauten sind in diesem Bescheid nicht enthalten.

Die Erschließung des Liegeplatzes ist über zwei Haupterschließungsachsen, die der Bebauungsplan Nr. 110 (siehe auch dort textliche Begründung S.13 ff) vorsieht, gesichert.

Bereits für die Erteilung des vorzeitigen Maßnahmebeginns hat die Planfeststellungsbehörde geprüft, ob gegen die geplante Anlage Bedenken aus immissionsrechtlicher Sicht bestehen. Gegenstand des wasserrechtlichen Planfeststellungsverfahrens sind nicht Anlagen zum Betrieb des Liegeplatzes (wie Suprastruktur des Terminals und Bebauung). Diese waren in der Prüfung nur soweit zu berücksichtigen als sichergestellt sein muss, dass der spätere Betrieb grundsätzlich genehmigungsfähig ist. Diese Maßnahmen der Suprastruktur unterliegen der Genehmigungspflicht nach Bau- bzw. Immissionsschutzrecht und sind in eigenständigen Verfahren von den dafür zuständigen Behörden zu erteilen.

Aufgrund des geplanten Anlagebetriebes ist schon jetzt absehbar, dass erhebliche Lärmemissionen von dem fertig gestellten Vorhaben ausgehen werden. Es hat eine summarische Prüfung zu erfolgen, inwieweit das Vorhaben im Hinblick auf die im Regelbetrieb zu erwartenden Immissionen genehmigungsfähig ist.

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. BImSchVwV, der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm), zu beurteilen.

Das vom Maßnahmenträger geplante Vorhaben fällt gem. 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 lärmemittierenden Anlagebetriebes 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, Schalleistungspegel, Betriebszeiten, Abstand zum Immissionsort und Gebietsart zu berücksichtigen sind. Um diesen Anforderungen gerecht zu werden, hat die Antragstellerin mit den Planunterlagen ein Gutachten vorgelegt. Das schalltechnische Gutachten der

BMH GbR vom 02.10.2007 setzt sich u. a. mit dem Regelbetrieb der beantragten Anlage 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 weitestgehend vermieden bzw. auf ein erträgliches Mindestmaß reduziert werden können und im Hinblick auf die Genehmigung des Betriebs nicht von unüberwindbaren Hindernissen auszugehen ist.

Hinsichtlich der einzusetzenden Richtwerte ist eine Gemengelage i. S. Nummer 6.7 TA Lärm im Sinne einer Großgemengelage anzunehmen. Im Plangebiet findet sich sowohl Wohnbebauung, die bis an das Hafengebiet heranreicht, als auch großflächige industrielle Nutzung im Hafengebiet selbst. 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 ihrem Schreiben vom 05.02.2008 ausgeführt, dass sie bei der planerischen Situation von einer Großgemengelage ausgeht. Für die nächstgelegene Wohnbebauung sei aufgrund der vorhandenen bzw. plangegebenen Geräusch-Vorbelastung aus schalltechnischer Sicht der Schutzanspruch vergleichbar einem Mischgebiet zu berücksichtigen.

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 dem Vorhaben des Maßnahmenträgers Rechnung trägt

Dafür hat die Stadt Cuxhaven im Bereich der Bebauungspläne Nr. 113/1 „Südlich Hafenzubringer“ und Nr. 110 „Nördlich Hafenzubringer“ (sog. „Hafenbebauungspläne“) flächenbezogene Schalleistungspegel festgesetzt. Soweit die Bebauungspläne diesbezüglich keine Festsetzungen treffen, ist von folgenden Emissionsansätzen auszugehen:

Hafengebiete: 65 dB(A) tagsüber  
58 dB(A) nachts

Gewerbegebiete: 65 dB(A) tagsüber  
50 dB(A) nachts

Diese von der Bauleitplanung angesetzten Emissionswerte können auch zum Ausgangspunkt der Abwägung in diesem Verfahren gemacht werden.

Demgegenüber muss die schutzwürdige Wohnbebauung sich auf ein Maß an Lärmbelastung einstellen, welches den Werten in einem Mischgebiet (MI) entspricht. Diese Einstufung trägt dem Umstand Rechnung, dass im MI im Hinblick auf

Lärmbelastung ein den Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse angemessenes Wohnen gerade noch möglich ist.

Daher war bei der weiteren Bewertung des Sachverhaltes davon auszugehen, dass sich sämtliche von dem Vorhaben ausgehenden Immissionen für die Wohnbebauung an den Richtwerten eines Mischgebietes zu orientieren haben.

Somit sind für die Wohnbebauung gemäß Nummer 6.1 c) Immissionsrichtwerte von 60 dB(A) am Tag und 45 dB(A) in der Nacht anzusetzen. Das vom Maßnahmenträger vorgelegte Gutachten folgt dieser Sichtweise und kommt bei summarischer Prüfung nachvollziehbar zu dem Ergebnis, dass die Immissionsrichtwerte sowohl tagsüber als auch nachts bei den vom Maßnahmenträger vorgesehenen Betriebsabläufen unterschritten werden.

Die Beurteilung des Baulärms hat ebenfalls anhand von § 22 BImSchG zu erfolgen. Baustellen mit den auf ihnen betriebenen Baumaschinen sind nicht genehmigungsbedürftige Anlagen im Sinne 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 beschränken. Baulärm 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 Baulärm die Schwelle schädlicher Umwelteinwirkungen überschreitet, ist anhand der diesen unbestimmten Rechtsbegriff konkretisierenden allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen – (AVV Baulärm) zu beurteilen. Diese ist gemäß § 66 Abs. 2 BImSchG im Rahmen ihres Anwendungsbereichs weiter maßgebend, weil eine „TA-Baulärm“ bisher nicht erlassen wurde.

Die AVV Baulärm enthält konkrete Vorgaben für ein differenziertes Regelwerk für die rechtliche Beurteilung des Betriebs von Baumaschinen auf Baustellen. Sie setzt Immissionsrichtwerte fest, die den Werten der 6. BImSchVwV (TA-Lärm) für Dauerlärm entsprechen, differenziert für den Tag (7 – 20 Uhr) und die Nacht sowie nach bestimmten Gebietsarten.

Als weitere untergesetzliche Regelung zur Konkretisierung des BImSchG hat die Planfeststellungsbehörde die 32. BImSchV (Baumaschinenlärm-Verordnung) herangezogen. Diese Verordnung schreibt in Umsetzung verschiedener EG-Richtlinien für Baumaschinen ganz konkret die mindestens einzuhaltenden Geräuschemissionswerte vor. Es ist davon auszugehen, dass Baumaschinen, die diese Grenzwerte nicht einhalten, auch nicht dem Stand der Technik im Sinne von § 22 Abs. 1 Nr. 1 BImSchG entsprechen.

Der Gutachter hat im Rahmen seiner Prognose zum zu erwartenden Baulärm im Zuge einer konservativen Betrachtungsweise Immissionsrichtwerte in Höhe von 50/55 dB(A) am Tage angesetzt.

Dabei kommt er zu dem Ergebnis, dass für die Rammarbeiten der Immissionswert am Tage je nach Aufpunkt um Werte zwischen 4,2 dB(A) und 0,5 dB(A) überschritten wird, während für die Arbeiten zum Einbau der Pfahlrohrreihe, der Sandhinterfüllung und des LKW-Fahrverkehrs der Immissionsrichtwert am Tage um 10,1 dB(A) bis 5,7 dB(A) unterschritten wird.

Gemäß Nummer 4.1 AVV Baulärm sind Maßnahmen zur Lärminderung erst ab einer Richtwertüberschreitung von mehr als 5 dB(A) erforderlich, so dass für Arbeiten am Tage zunächst von einer Einhaltung der Richtwerte ausgegangen werden kann. Allerdings hat der Gutachter im Hinblick darauf, dass die Toleranzwerte bei der von ihm gewählten konservativen Betrachtungsweise gerade noch eingehalten werden, wegen der beim Rammen im Schallpegel möglichen erheblichen Geräuschspitzen von 145 dB(A) empfohlen, eine messtechnische Überwachung zu Beginn der Rammarbeiten durchzuführen und ggf. bei Überschreiten des Richtwertes geeignete Lärminderungsmaßnahmen zu untersuchen (S. 30 d. G.). Insoweit wird auf die Nebenbestimmung Ziffer A.V.1.1.16 verwiesen.

Da wegen der Gleichförmigkeit der notwendigen Bauarbeiten von einem gleichbleibend hohen Schallpegel auszugehen ist, kann nicht angenommen werden, dass die Immissionsrichtwerte für die Nachtzeit eingehalten werden können. Davon geht offenbar auch der Gutachter aus, indem er seinen Ausführungen Baustellenzeiten von 7.00 h bis 20.00 h zugrunde legt und die Lärmauswirkungen für die Nachtzeit nicht näher betrachtet. Dementsprechend ist über die Nebenbestimmung Ziffer A.V.1.1.15 sichergestellt, dass Bauarbeiten nur zwischen 7.00 h und 20.00 h stattfinden, so dass eine ausreichende Nachtruhe der Nachbarschaft gewährleistet ist.

Der Baustellenverkehr soll von der BAB 27 kommend über den Hafenzubringer und ggf. die Neufelder Straße abgewickelt werden. Der Maßstab für die Beurteilung des Gebietscharakters und damit der zumutbaren Höhe der Immissionsbelastung ist in § 2 Abs. 2 der 16. BImSchV festgelegt. Die Gesamtbelastung durch Verkehrsgeräusche mit dem anlagenbezogenen Baustellenverkehr wird nach dem vorgelegten Gutachten noch unter dem für Wohngebiete geltenden Grenzwert von 59 dB(A) bleiben. Die Antragstellerin hat jedoch in jedem Fall die in der 16. BImSchV festgesetzten Immissionsgrenzwerte einzuhalten.

Bauplanungs-, bauordnungs- sowie immissionsschutzrechtliche Bedenken liegen somit nicht vor.

#### **B.IV.6 Flächeninanspruchnahme, landwirtschaftliche Belange**

Für die Hafenausbaumaßnahme selbst werden keine landwirtschaftlich genutzten Flächen beansprucht. Die festgestellten Kompensationsflächen nach den NNatG umfassen jedoch 62,56 ha im Belumer Außendeich. Die nach der festgestellten Planung erforderliche Flächeninanspruchnahme hält sich insgesamt im planerisch unumgänglichen Rahmen. Nach der Eingriffsbilanzierung sind gemäß Tabelle 12 des Landschaftspflegerischen Begleitplans 74,34 ha erforderlich. Für 11,78 ha liegen jedoch nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde die Voraussetzungen für die Zahlung von Ersatzgeld gemäß § 12 b NNatG vor. Die Landwirtschaftskammer hat aufgrund der Tatsache, dass die Antragstellerin die 62,56 ha bereits erworben hat, keine Bedenken mehr in Bezug auf landwirtschaftliche Existenzgefährdungen. Die Antragstellerin hat die von der Kammer geforderte Abstimmung der Umsetzung der geplanten Maßnahmen im Belumer Außendeich mit den Bewirtschaftern zugesagt. Private Einwendungen von Inhabern landwirtschaftlicher Betriebe sind nicht erhoben worden.

**B.V Entscheidungen über Stellungnahmen und Einwendungen****B.V.1 Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange****B.V.1.1 Stadt Cuxhaven**

Stellungnahmen vom 18.12.2007 und 17.10.2008

Als zuständige Naturschutzbehörde ist die Stadt Cuxhaven mit der Planung einverstanden.

Als Untere Deich- und Wasserbehörde hat die Stadt auch keine grundsätzlichen Bedenken; die Stadt hat jedoch gefordert, dass während der gesamten Bauzeit und auch nach dem Ausbau die Aufrechterhaltung der Deichsicherheit oberste Priorität haben müsse.

Die im Einzelnen geforderten Vorgaben haben in den Nebenbestimmungen gemäß Ziffer A.V.1. Berücksichtigung gefunden.

Die vorgesehene Niederschlagsentwässerung ist nicht zu beanstanden, die erforderlichen Konkretisierungen zur Oberflächenentwässerung wurden mit dem Ergänzungsantrag (Erläuterungsbericht Ziffer 4.5.3.1) vorgelegt. Die erforderliche waserrechtliche Erlaubnis wird mit diesem Beschluss mit erteilt.

Die Hinweise der Stadt Cuxhaven bezüglich der Deichüberfahrten wurden in den Nebenbestimmungen berücksichtigt. Die geplanten Deichüberfahrten dürfen erst nach Aufspülung der außendeichs liegenden Flächen auf 6,50 m hergestellt werden, da ansonsten die verbleibende Deichhöhe von 6,80 m im Bereich der Überfahrten nicht ausreichend ist. Die Bauausführung der Rampen hat im Einvernehmen mit der Unteren Deichbehörde und dem Cuxhavener Deichverband zu erfolgen. Dies gilt auch für die Querschnitte und die Tragfähigkeit der Rampen (vgl. Nebenbestimmung A.V.1.2.7).

Die von der Stadt als erforderlich angesehene Zugänglichkeit zu den Deichanlagen und Schutzbauwerken wurde durch die Anordnungen in Ziffer A.V.1.2.2 dieses Beschlusses zugunsten der Deichverbände sichergestellt.

Die Stadt Cuxhaven fordert, als Auflage in den Planfeststellungsbeschluss Festlegungen zu den Abmessungen des künftigen Deiches aufzunehmen. Die Abmessungen des neuen Deiches können verfahrensrechtlich nicht in diesem Planfeststellungsverfahren festgesetzt werden. Hierzu ist ein eigenes Verfahren gemäß § 4 Abs. 1 NDG erforderlich. Unter Ziffer A.V.2.5 dieses Beschlusses ist jedoch ein Hinweis erfolgt, dass es als sachdienlich angesehen wird, den neuen Treibselräumweg als Abschlussbestandteil des Deiches vorzusehen, so dass die elbeseitige Kante des geplanten Tiefbords den Deich begrenzt. Binnenseitig sind die Rampen als Bestandteil des Deiches einschließlich ihrer Böschungen bis zum Niveau des angrenzenden Geländes zu betrachten.

Die von der Stadt geforderte ausreichende Entwässerung (Treibselräumweg) ist mit der vorgelegten Änderungsplanung (Niederschlagswasser) sichergestellt.

Bauplanerisch werden gegen die festgestellten Maßnahmen keine Bedenken vorgebracht. Die erforderlichen Anpassungen in der Bauleitplanung können nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens erfolgen. Nach Auffassung der Stadt Cuxhaven sollte die Bauleitplanung von der Antragstellerin bzw. dem späteren Betreiber der Hafenanlage durchgeführt werden. Im vorliegenden Planfeststellungsverfahren kann jedoch die Festlegung des Trägers der Bauleitplanung nicht erfolgen.

Die Stadt Cuxhaven hat sich mit Stellungnahme vom 05.02.2008 eindeutig dazu geäußert, dass aus Sicht der Bauleitplanung in dem Verfahren zur Planfeststellung für den Offshore Basishafen Cuxhaven Liegeplatz 8 für die vorhandene Wohnbebauung von den Immissionsrichtwerten für ein Mischgebiet ausgegangen werden kann. Auf die Ausführungen in Ziffer B.IV.5 wird Bezug genommen.

### **B.V.1.2 Landkreis Cuxhaven**

Stellungnahmen vom 12.12.2007 und 21.10.2008

Grundsätzliche Bedenken aus naturschutzfachlicher und raumordnerischer Sicht werden nicht vorgetragen. Der Landkreis ist die zuständige Untere Naturschutzbehörde für die Kompensationsmaßnahmen im Belumer Außendeich. Die geplanten Kompensationsmaßnahmen werden grundsätzlich für geeignet gehalten und wurden vorher mit dem Landkreis abgestimmt. In Nebenbestimmung A.V.1.6.4 wurde der Antragstellerin, der Anregung des Landkreises entsprechend, aufgegeben, die landschaftspflegerischen Ausführungsplanung für die Konkretisierung und Detaillierung der Maßnahmen mit dem Landkreis abzustimmen.

Die Unklarheiten in Bezug auf die Vernässung und auf die Öffnung des Sommerdeiches im Belumer Außendeich, auf die der Landkreis in seiner Stellungnahme vom 12.12.2007 hingewiesen hat, haben sich erledigt. Mit Vorlage des Änderungs- und Ergänzungsantrages wurden die beabsichtigten Maßnahmen hinreichend konkret beschrieben. Die zunächst vorgesehene Öffnung des Sommerdeiches ist in diesem Antrag nicht enthalten (vgl. Erläuterungsbericht zum Änderungsantrag S. 33), da nur ein Teil der Flächen erworben werden konnte.

Auf Anregung des Landkreises wurde im ergänzenden Anhörungsverfahren der Sommerdeichverband Belum beteiligt.

### **B.V.1.3 Wasser- und Schiffsamt Cuxhaven**

Stellungnahmen vom 17.12.2007 und 09.10.2008

Die erforderlichen Nebenbestimmungen wurden aufgenommen. Die Forderungen des WSA Cuxhaven, die im Folgenden kursiv dargestellt sind, wurden folgendermaßen behandelt:

*Erläuterungsbericht (Heft 1) Ziffer 3.1.1 (Seite 13, 5. Absatz):*

*Das Wasser- und Schiffsamt Cuxhaven fordert den Vorrang der durchgehenden Schifffahrt auf der Elbe ein.*

Der Vorrang der durchgehenden Schifffahrt auf der Elbe ist in den Nebenbestimmungen 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. Ein entsprechender Hinweis wurde unter Ziffer A.V.2.2 aufgenommen.



*Erläuterungsbericht (Heft 1) Ziffer 3.2 – Wahl der Ausführungsvariante 4 – (Seite 15 Mitte):*

*Die Versuchsläufe bei den Simulationen haben unter bestimmten Bedingungen (Strom- und Windrichtung) Probleme bzw. Verzögerungen beim An- und Ablegen gezeigt. Diese Probleme kumulierend mit erforderlichen Ausbildungen der Lotsen, sind im Simulationsbericht festgehalten (Simulationsbericht Heft 4, S. 31 Abs. 3; S. 32 Abs. 3; S. 33 Abs. 4; S. 42 Abs. 1 ff). Unter bestimmten Strom- und Windbedingungen verlängern und erweitern sich die Manöver zeitlich bzw. räumlich und hätten demzufolge Rückwirkungen auf den Transitverkehr. Auf Basis des Vorrangs der durchgehenden Schifffahrt ist daher mit Verzögerungen beim An- und Ablegen zu rechnen.*

Möglicherweise ist die Formulierung auf Seite 15 des Erläuterungsberichtes zu knapp. Die Simulationsberichte sind Gegenstand des Antrages. Die Planfeststellungsbehörde hat deren Ergebnis selbst gewürdigt. Aufgrund dessen ergibt sich jedoch nicht die eindeutige Vorzugswürdigkeit einer anderen Variante.

*Erläuterungsbericht (Heft 1) Ziffer 4.3.3 – Wasserseitige Zufahrt – (Seite 21 f):*

*Die Aussage in den Unterlagen, dass das Terminal zeitlich uneingeschränkt erreichbar ist, stimmt nur hinsichtlich der Wasserstände. Die Simulation berücksichtigt natürlich nicht die sonstigen Verkehre. Die Drehmanöver in der Simulation haben, je nach simulierter Fahrzeuggröße, Fahrwasser/Fahrrinne unter Umständen 30 Minuten blockiert. Überdies kann, bedingt durch die Börtreihenfolge der Lotsen, nicht immer damit gerechnet werden, dass die Lotsen mit der meisten Erfahrung die jeweilige Lotsung durchführen werden. Weiterhin sind die Untersuchungen aus Heft 10 zur Wellenhöhe nicht aussagekräftig genug. Daraus folgt der Hinweis, dass der Umschlag im Hafen nicht durch verkehrsregelnde Maßnahmen der Verkehrszentrale Cuxhaven unterstützt werden kann.*

Zum Vorrang des Durchgangsverkehrs wurde - wie bereits oben ausgeführt - ein Hinweis unter Ziffer A.V.2 aufgenommen. Die Antragstellerin hat den Hinweis in Bezug auf Maßnahmen der Verkehrszentrale zur Kenntnis erhalten; weitergehende Nebenbestimmungen ergeben sich hieraus nicht.

Die vom WSA geforderten Abstimmungen in Bezug auf die beabsichtigten Baggerungen (Erläuterungsbericht Ziffer 4.4.2) wurden als Änderungen des Erläuterungsberichtes unter Ziffer A.III.1.1 aufgenommen.

*Erläuterungsbericht (Heft 1) Ziffer 5.4:*

*Weitere Ausdehnungen der vom Durchgangsverkehr nur mit eventuell reduzierten Geschwindigkeiten nutzbaren Strecke sind nautisch nicht akzeptabel. Der Durchgangsverkehr, und hier insbesondere die größeren Fahrzeuge, benötigen (je nach hydrologischen und meteorologischen Verhältnissen) eine Mindestgeschwindigkeit, um den Altenbrucher Bogen unter allen vorkommenden Umständen, auch in Anbetracht des Umgebungsverkehrs, sicher durchfahren zu können.*

*Die Einwirkungen des Durchgangsverkehrs sind demnach uneingeschränkt hinzunehmen. Für das Verhalten des Durchgangsverkehrs ist die SeeSchStrO, insbesondere die §§ 3 und 26, handlungsleitend. Zusätzliche Regelungen zuungunsten des Durchgangsverkehrs wird es nicht geben.*

Wie mit dem WSA Cuxhaven abgestimmt, wird es als ausreichend erachtet, am Ende des Absatzes 1 den Begriff „... und Zeitverzögerung“ zu streichen. Eine verbale Planänderung ist in Ziffer A.III.1.2 vorgesehen.

*Untersuchungen zur Kolkstabilität (Heft 3)*

Das WSA erwartet durch das Längsbauwerk zwar eine leichte Erhöhung des Flutstromes in der Hauptrinne, aber auch eine leichte Abnahme an der südlichen Böschung sowie eine Verringerung der Verwirbelungen, insgesamt eine positive Wirkung auf die Erosion an der südlichen Böschung. Das WSA kann die Aussage im Gutachten nachvollziehen, dass sich der Kolk vor der Tonne 33 kurzfristig wenig verändert, allenfalls etwas in die Länge gezogen wird. Allerdings glaubt das WSA nicht, dass sich das nach Osten anschließende Riffelgebiet in der tiefen Rinne so verändert wie im Gutachten prognostiziert (Abb. 5.2). Die Riffelbildung wird nach Meinung des Amtes eher verstärkt.

In Abstimmung mit dem WSA Cuxhaven ergeben sich aus diesen Hinweisen keine Änderungen für die Planung.

*Untersuchungen zu Wellenhöhen ( Heft 10)*

In dem Gutachten wurde eine Wasserstandsdiﬀerenz von nur 0,37 m nach theoretischer Rechnung ermittelt und der Einfluss auf die aufzunehmenden Zugkräfte der Poller als gering eingestuft. Die Untersuchung ist nur auf die Ermittlung der Wellenhöhe vorbeifahrender Schiffe hinsichtlich einer Gefährdung für die im Hafen liegende Barge vorgenommen worden.

Das WSA Cuxhaven ist der Auffassung, dass der Gutachter die Bedingungen des Altenbrucher Bogens mit den dort voraussichtlich größeren Schiffsgeschwindigkeiten - die tidebedingt stark unterschiedlich sind - nicht ausreichend beachtet hat. Die Auswahl des schiffinduzierten Wellensystems sei nicht nachvollziehbar. Das WSA weist auf den Seeunfall MS "Hanjin Berlin" am 08.08.03 im Altenbrucher Bad hin. Ein solcher Fall wurde nicht betrachtet. Aus Sicht des WSA ist das Gutachten unvollständig und nicht aussagekräftig.

Diese Hinweise wurden mit dem WSA und der Antragstellerin diskutiert. Die Antragstellerin hat erklärt, dass die Pontons höhere Wellen vertragen und die Ladetechnik höhere Wellen von 1,0 bis 1,5 m einplanen müsse. Für sie als Hafenbetreiberin sei der Liegeplatz 8 ein sicherer Liegeplatz. Das Gutachten sei aussagekräftig.

Es bestand Einvernehmen, dass sich hieraus keine Änderungen für die Planung ergeben.

Die Stellungnahme des WSA Cuxhaven zur Zuständigkeit für die Prüfung und Umsetzung von Vermeidungsmaßnahmen bei den Unterhaltungsmaßnahmen (Umweltverträglichkeitsstudie Heft 11, Ziffer 7.1.3) wurden als Planänderung in Ziffer A.III.1.5 berücksichtigt.

Der Hinweis des WSA zur Umweltverträglichkeitsstudie (Heft 11, Ziffer 8.6.1) wurde durch eine verbale Änderung in Ziffer A.III.1.5 berücksichtigt.

*Umweltverträglichkeitsstudie (Heft 11, Ziffer 8.6.2 – Erweiterung des Europakais in Cuxhaven Liegeplatz 4 – (Seite 164 ff):*

*Es sind keine kumulativen Auswirkungsmöglichkeiten beschrieben worden. Parallele oder kurzzeitig versetzte An- und Ablegemanöver bzw. -wünsche an den verschiedenen stromparallelen Hafenanlagen (Seebäderbrücke, Steubenhöft, Europakai Liegeplätze 1 bis 4) können erhebliche Zeitverzögerungen des durchgehenden Verkehrs mit sich bringen. Auch hier ist die Vorrangstellung des durchgehenden Verkehrs einzufügen und hervorzuheben.*

Dieser Punkt wurde vom WSA anlässlich einer Besprechung am 16.01.2008 für erledigt erklärt.

*Umweltverträglichkeitsstudie Heft 11 – Auswirkungen von Unfällen und Störfällen – (Seite 191 ff):*

*In den Absätzen 2 und 3 ist die Vorrangstellung des durchgehenden Verkehrs nochmals zu erwähnen. Insbesondere im letzten Satz des 3. Absatzes ist nach den Worten „...WSA Cuxhaven“ die Einfügung „... unter Beachtung des Durchfahrtsrechts“ erforderlich.*

*In der Risikobetrachtung fehlt insbesondere die Betrachtung des Kumulativrisikos aus gleichzeitigem Betrieb des Liegeplatzes 4 und des Liegeplatzes 8. Beide Liegeplätze benötigen „Lücken“ im Durchgangsverkehr, die bei zunehmend steigendem Verkehrsaufkommen zukünftig geringer sein werden. Eine rein qualitative Bewertung des Kollisionsrisikos aus dem Betrieb des Liegeplatzes 8 mit „leicht“ reicht nicht aus. Hier wäre eine quantitative Bewertung in Relation zum Verkehrsaufkommen „ist“ und „zukünftig“ wünschenswert.*

Dieser Punkt wurde vom WSA nach Diskussion für erledigt erklärt.

Die vom WSA Cuxhaven in seiner Stellungnahme vom 17.12.2007 zu Ziffer 5 geforderten Nebenbestimmungen wurden in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen.

Die Nebenbestimmungen und obigen Ausführungen tragen den Anregungen des WSA soweit wie möglich Rechnung. Durchgreifende Bedenken gegen die festgestellte Planung verbleiben nicht.

#### **B.V.1.4 Wasser- und Schifffahrtsamt Hamburg**

Stellungnahme vom 29.01.2008

Das WSA Hamburg hat grundsätzlich keine Bedenken gegen die Maßnahmen.

Im Hinblick auf das eröffnete Verfahren zur Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe für 14,5 m tief gehende Containerschiffe betrachtet das WSA die Beurteilung der Veränderungen der Strömungsgeschwindigkeit nicht als gering. Auf Seite 17 des 1. Teilberichtes zur Untersuchung zur Kolkstabilität wird eine Strömungserhöhung von 0,1-0,5 m/s zum Fahrwasser hin prognostiziert. Bei auftretenden mittleren Strömungsgeschwindigkeiten von 1-1,8 m/s sind diese Veränderungen nach Auffassung des WSA nicht als gering zu bewerten. Daher können negative Auswirkungen, wie Auskolkungen und Erosionen mit daraus folgenden Instabilitäten bei den Spundwandbauwerken der Anlegepier und dem Molenbauwerk nicht ausgeschlossen werden.

Negative Auswirkungen auf die Hydromorphologie mit sich nachziehenden Folgen auf geplante Bauwerke seien daher mit der Veränderung des lokalen Strömungsregimes durch den Bau des Liegeplatzes zu begründen. Gründe für nachteilige Auswirkungen auf die Anlagen des Hafenausbaus seien nicht dem zukünftigen Fahrrinnenausbau zuzuordnen.

Die Ausbauplanungen der Bundeswasserstraßenverwaltung sind der Antragstellerin bekannt. Eine abschließende Ermittlung und Zuordnung von Verursacheranteilen hat nicht in diesem Planfeststellungsverfahren zu erfolgen, sondern ist im laufenden Planfeststellungsverfahren für die Fahrrinnenanpassung vorzunehmen.

Das Wasser- und Schifffahrtsamt Hamburg bestätigt, dass das Vorhaben nach heutiger Kenntnis keine Auswirkungen auf das Beweissicherungsverfahren, das im Planfeststellungsbeschluss zur Anpassung der Fahrrinne der Unter- und Außenelbe an die Containerschifffahrt vom 22.02.1999 festgelegt wurde, haben wird. In dem genannten Beschluss seien jedoch Schutzauflagen zur Vermeidung nachteiliger Auswirkungen auf Rechte Anderer, u. a. auf die Häfen an der Elbe, angeordnet (Ziff. A.III.9.).

Im Hinblick auf diese Schutzauflagen ergibt sich kein Bedarf für weitere Nebenbestimmungen. Die WSD Nord als zuständige Planfeststellungsbehörde für die Fahrinnenanpassung sieht hinsichtlich der mit dem Planfeststellungsbeschluss zur Elbvertiefung vom 22.02.1999 festgesetzten Dokumentationspeilungen im Bereich der Hafenanlagen Cuxhaven (A III. 9.) derzeit keine Veranlassung zu einer Anzeige an die Planfeststellungsbehörde oder einer Änderung des Beschlusses. Die Schutzauflage sei so gestaltet, dass die Peilungen von dem Träger des Vorhabens Elbvertiefung und dem Niedersächsischen Hafenamts (jetzt NPorts GmbH & Co. KG) jeweils in eigener Verantwortung in dem jeweiligen Zuständigkeitsbereich vorgenommen werden sollen. Ebenso erfolgt die Auswertung der Ergebnisse zuvörderst durch diese beiden Beteiligten. Erst in dem Falle, dass sich diese beiden Beteiligten über die Interpretation / Kausalität von dabei festzustellenden Abweichungen des jetzigen Zustandes zu dem von vor der Elbvertiefung nicht einigen können, sei eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde angezeigt.

Sofern nach der Durchführung von zwischenzeitlichen weiteren Bauvorhaben in demselben Gebiet (z.B. LP 8) eine Vergleichbarkeit der aktuellen Peilungen mit den bisherigen Peilungsreihen nicht mehr gegeben ist, ist auch hierfür zunächst eine Einigung über die Aussagekraft der aktuellen Peilungen zwischen dem Träger des Vorhabens der 99-Elbvertiefung und dem Rechtsnachfolger des Nds. Hafenamtes herbeizuführen. Es wäre dann in die laut Schutzauflage zu treffende Entscheidung, "welcher Anteil nachteiliger Veränderungen ausbaubedingt ist", ein weiterer möglicher Verursachungsbeitrag einzubeziehen.

Da es sich um eine Schutzauflage zugunsten des Betreibers des Hafens Cuxhaven handelt, begegnet es -gerade angesichts der fast abgelaufenen Laufzeit der Auflage- aus Sicht der WSD Nord auch keinen Bedenken, falls die beiden Beteiligten einvernehmlich beschließen sollten, die Peilungen nicht mehr weiterzuführen, weil z. B. deren Aussagekraft nicht mehr gegeben ist. Es wäre dafür nicht nötig, den Planfeststellungsbeschluss von 1999 ausdrücklich zu ändern.

#### **B.V.1.5 Staatliches Gewerbeaufsichtsamt Cuxhaven**

Stellungnahmen vom 11.12.2007 und 13.10.2008

Die vom Gewerbeaufsichtsamt vorgeschlagenen Nebenbestimmungen betreffen vor allem die Suprastruktur, die nicht Gegenstand des Verfahrens ist. Auf die Nebenbestimmungen in Ziff. A.V.1.4 und Hinweise in Ziff. A.V.2 wird verwiesen. Dadurch wird den Bedenken hinreichend Rechnung getragen.

Die Bedenken des Gewerbeaufsichtsamtes, die Gemengelage sei nicht hinreichend dargestellt, haben sich durch die ergänzende Stellungnahme der Stadt Cuxhaven vom 05.02.2008 als Bauplanungsbehörde erledigt.

**B.V.1.6 NLWKN Betriebsstelle Stade**

Stellungnahme vom 18.12.2007

Wasserwirtschaft:

Die Betriebsstelle des NLWKN Stade fordert, die Buhne 5 vor dem Rückbau der Buhne 4 besonders zu sichern. Dies wird durch die Nebenbestimmung in Ziff. A.V.1.5.5 sichergestellt.

Zu den vorgetragenen Bedenken im Hinblick auf die Unterhaltung der Bühnen und Deckwerke hat der Vertreter der Betriebsstelle anlässlich des Erörterungstermins erklärt, dass diesbezüglich eine Einigung mit der Antragstellerin erzielt worden sei (vgl. auch Nebenbestimmung in Ziff. A.V.1.5.6).

Der Forderung, die Mole vor dem Abriss der Buhne 4 fertig zu stellen, kann nicht gefolgt werden. Eine solche Bauausführung ist technisch nicht möglich, da mit Großgeräten gearbeitet werden muss. Der Antragstellerin wird jedoch mit Nebenbestimmung in Ziff. A.V.1.5.5 aufgegeben, die vorgelagerte Mole zeitnah nach Abbau (Teilabbau) der Buhne 4 zu erstellen.

Es wird gefordert, die Flächen, die im Zuge des Hafenausbaus überbaut werden, auf NPorts zu übertragen. Durch die Zusage der Antragstellerin in Ziff. A.V.1.5.7 wird dem entsprochen.

Die vorgetragenen Bedenken im Zusammenhang mit der Planung für den Liegeplatz 4 können nicht in diesem Planfeststellungsverfahren zum Liegeplatz 8 geregelt werden.

Die Hinweise zur Beurteilung des Baggerguts werden durch die Ergänzung in Ziff. A.III.1.4 berücksichtigt oder entsprechen dem Ergebnis der Erörterung.

Die Betriebsstelle befürchtet, dass die Makrozoobenthos-Erfassung nicht korrekt sei, weil bei der Beprobung Siebe mit zu großer Maschenweite verwendet wurden. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ergeben sich keine grundsätzlichen Änderungen zu den in den Gutachten getroffenen Aussagen. Lediglich bei der Erfassung von frisch geschlüpften Jungtieren kann ein geringer Fehlerquotient nicht vollständig ausgeschlossen werden. Es wird der Auffassung der Antragstellerin gefolgt, dass dies wegen des geringen Biomasseanteils (gemessen an der Gesamtbiomasse einer Probe) zu keinen Veränderungen hinsichtlich der ökologischen Flächenwertigkeit führt.

Auf den Hinweis des NLWKN wurde in Ziff. A.III.1.5 Seite 81 der UVS dahingehend geändert, dass die angesprochene Messstelle vom Gewässerkundlichen Landesdienst des NLWKN betrieben wird.

Die Betriebsstelle weist darauf hin, dass in der ursprünglich beantragten Planung dem Verlust der Biotop-Typen „Brackwasserwatt ohne Vegetation höherer Pflanzen“ und „Sublitoral im Brackwasserästuar“ nicht hinreichend Rechnung getragen wird. Mit der Ergänzungsplanung haben sich diese Bedenken erledigt.

Die angeregte Gesamtbetrachtung des Verlustes von Watt- und Flachwasserbereichen für die Tideelbe wäre wünschenswert, kann in diesem Verfahren der Antragstellerin allein jedoch nicht aufgegeben werden.

Naturschutz:

Die vorgetragenen naturschutzfachlichen Bedenken haben sich durch die Vorlage des Änderungs- und Ergänzungsantrages und die Aufnahme von Nebenbestimmungen (Ziff. A.V.1.6) weitestgehend erledigt.

**B.V.1.7 Staatliches Fischereiamt Bremerhaven**

Stellungnahme vom 04.12.2007

Das Staatliche Fischereiamt Bremerhaven hat im Hinblick auf die Küstenfischerei keine Bedenken, schlägt jedoch Kompensationsmaßnahmen im Bereich der Medem-Mündung vor. Dort sollten tidebeeinflusste Wasserflächen geschaffen werden. Die Antragstellerin hat mit der Ergänzungsplanung tidebeeinflusste Maßnahmen im Bereich des Belumer Außendeichs beantragt. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde werden die durch die Baumaßnahme beeinträchtigten Werte und Funktionen durch diese Maßnahmen hinreichend kompensiert. Weitere Maßnahmen an der Medem-Mündung sind nicht erforderlich. Es liegt im zulässigen Planungsermessen der Antragstellerin, sich für die Maßnahmen im Belumer Außendeich zu entscheiden.

**B.V.1.8 Cuxhavener Deichverband**

Stellungnahmen vom 20.12.2007 und 13.10.2008

Die in der Stellungnahme vom 20.12.2007 vorgetragenen Bedenken in den Ziff. 5, 7 und 9 hat der Deichverband in seinem Schreiben vom 13.10.2008 für erledigt erklärt.

Der Deichverband regt an, bereits jetzt die Abmessungen des neuen Deiches festzusetzen. Dies ist rechtlich nicht möglich, da die Bestickfestsetzung in einem eigenen Verfahren gemäß § 4 Abs. 1 NDG zu erfolgen hat. Die Planfeststellungsbehörde hat jedoch in Ziff. A.V.2.5 einen Hinweis aufgenommen, welche Begrenzungen des Deiches als sachdienlich anzusehen sind.

Wie vom Deichverband gefordert, wurden die Unterhaltungslast und die Verkehrssicherungspflicht für die Deichrampen der Antragstellerin auferlegt (vgl. A.V.1.2.8). Die Anregungen hinsichtlich der Schwerlastfähigkeit der Rampen wurden in den Nebenbestimmungen in Ziff. A.V.1.2.7 aufgenommen. Ebenso wurde der Antragstellerin hinsichtlich der Detailplanung für den Anschluss an die Deichflächen und Deichschutzanlagen eine Abstimmung mit dem Deichverband aufgegeben.

Den Bedenken bezüglich der ausreichenden Entwässerung des seeseitigen Deichverteidigungsweges tragen die Nebenbestimmungen in Ziff. A.V.1.2.3 und Ziff. A.V.1.2.4 Rechnung.

Wunschgemäß wurde die Antragstellerin in Nebenbestimmung Ziff. A.V.1.2.9 verpflichtet, Schäden am Deich unverzüglich zu beseitigen.

Den geforderten jederzeitigen Zugang zu den Deichanlagen stellt Nebenbestimmung Ziff. A.V.1.2.2 sicher.

**B.V.1.9 Hadelner Deich- / Uferbauverband**

Stellungnahme vom 14.12.2007

Die vom Verband für erforderlich gehaltenen Abstimmungen werden der Antragstellerin in den deichrechtlichen Nebenbestimmungen (Ziff. A.V.1.2) auferlegt. Wie gefordert, darf die geplante Überfahrt über den Deich erst nach Aufspülung der außendeichs liegenden Flächen auf 6,50 m hergestellt werden (vgl. Ziff. A.V.1.2.7). Die Entwässerung der Grodener Wetteren sowie den jederzeitigen Zugang zu den Deichanlagen stellen die Nebenbestimmungen Ziff. A.V.1.2.5 und A.V.1.2.2 sicher.

**B.V.1.10 Oste Deichverband**

Stellungnahmen vom 07.12.2007 und 14.10.2008

Der Oste Deichverband ist ausschließlich durch die Kompensationsmaßnahmen im Belumer Außendeich betroffen. Die in der Stellungnahme vom 07.12.2007 vorgebrachten Bedenken haben sich durch die Ergänzungsplanung weitestgehend erledigt. Insbesondere die beanstandete Schlitzung des Sommerdeiches ist in der festgestellten Planung nicht vorgesehen.

Wie gefordert hat die Antragstellerin die maßnahmenbedingten Erschwernisse bei der zukünftigen Deichunterhaltung auszugleichen. Allerdings ist eine wesentliche Erhöhung von Treibselmengen aufgrund der geringen Röhrichtflächen nicht zu erwarten.

Die vom Verband für erforderlich gehaltenen Abstimmungen werden der Antragstellerin in den naturschutzrechtlichen Nebenbestimmungen (Ziff. A.V.1.6.4) auferlegt.

**B.V.1.11 ARGE Elbe**

Stellungnahmen vom 03.12.2007 und 29.09.2008

Die ARGE Elbe fordert vor dem Hintergrund des Verschlechterungsverbots der EG-WRRL Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen im örtlichen Bereich. Mit der festgestellten Kompensation im Belumer Außendeich ist ein Ausgleich in demselben Elbeabschnitt vorgesehen, so dass ein Verschlechterung vermieden wird. Die im Belumer Außendeich vorgesehenen Maßnahmen wurden seitens der ARGE Elbe in der ergänzenden Anhörung nicht beanstandet. Eine Ausnahme von dem Verschlechterungsverbot ist nicht erforderlich.

**B.V.2 Private Einwendungen**

**In den Abschnitten B.V.2.1 bis B.V.2.3 werden die individuellen Einwendungen der Privatpersonen behandelt. Sie enthalten Angaben zu den Eigentumsverhältnissen sowie zu den wirtschaftlichen und persönlichen Verhältnissen der Einwenderinnen und Einwender, die nicht an die Öffentlichkeit weitergegeben werden sollen. Inhaltlich werden die Einwendungen – ohne Angabe personenbezogener Daten – auch an anderen Stellen behandelt.**

### **B.V.3            Stellungnahmen der anerkannten Naturschutzvereine**

#### **B.V.3.1        Landesjägerschaft Niedersachsen e. V.**

Stellungnahmen vom 12.12.2007 und 31.10.2008

Die Landesjägerschaft weist darauf hin, dass die Maßnahmen die in diesem Abschnitt vorkommenden Brutvögel sowie die rastenden Zugvögel erheblichen beeinträchtigen. Es wird beanstandet, dass sich der Belumer Außendeich als Kompensationsfläche für die ansässigen Vögel nicht eigne, sich ins. in zu großer Entfernung zum Eingriffsort befinde. Die Landesjägerschaft schlägt vor, im Bereich der Kläranlage an der Baumrönne Ausgleichsflächen durch Aufweitung der bestehenden Kolke zu schaffen.

Den Bedenken kann nicht gefolgt werden. Die Beeinträchtigungen der direkt betroffenen Brutvögel und der indirekt betroffenen Flächen mit Rastvogelfunktion sind in



die Bilanzierung eingegangen und haben in der Maßnahmenkonzeption Berücksichtigung gefunden.

Die Umsetzung auf einer zusammenhängenden Kompensationsfläche ist sinnvoll, da keine Randstörungen die Rastfunktion beeinträchtigen und zudem in einem Gesamtkonzept auch Maßnahmen zur Veränderung der Standortbedingungen (Wasserstandsanehebung etc.) durchgeführt werden können.

Darüber hinaus hat die Stadt Cuxhaven darauf hingewiesen, dass die Umsetzung von Kompensationsmaßnahmen in unmittelbarer Nähe zum Eingriffsort aufgrund der großflächigen Ausweisung von Hafen- und Gewerbegebieten auf stadt- und regionalplanerischer Ebene nicht sinnvoll sei. Sie verweist ins. auf die städtische Bauleitplanung, nach der dort bereits Gewerbeflächen vorgesehen seien.

Nach den Regelungen des NNatG sind darüber hinaus nicht die einzelnen Vögel als Individuen zu ersetzen, sondern entsprechender Lebensraum für die gestörte Art zu schaffen. Es ist für Zugvögel kein Problem, auszuweichen, wenn sie im Belumer Außendeich adäquate Bedingungen vorfinden. Dies haben die zuständigen Naturschutzbehörden anlässlich des Erörterungstermins bestätigt.

Ein Antragsteller kann im Übrigen bei mehreren gleichwertigen Möglichkeiten der Kompensation im Rahmen des Planungsermessens auswählen, welche Variante er beantragt.

Ein Vorkommen der Rohrdommel, auf welches seitens der Landesjägerschaft hingewiesen wurde, konnten Ortskundige im Planungsbereich nicht bestätigen.

Auf die Ausführungen in der Bewertung der Umweltauswirkungen (Ziff. B.IV.3.4.2.) wird Bezug genommen.

### **B.V.3.2 Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e. V. (BUND)**

Stellungnahme vom 15.12.2007

Aus Sicht des BUND wäre es sinnvoll, für die Liegeplätze 4 und 8 ein gemeinsames Verfahren durchzuführen. Nur so könne eine Gesamtschau der Auswirkungen erfolgen.

Eine gemeinsame Planfeststellung ist für das Zusammentreffen von Vorhaben in § 5 NVwVfG geregelt. Eine gemeinsame Planfeststellung ist dort nur für Fälle vorgesehen, in denen nur eine einheitliche Entscheidung möglich ist. Diese Voraussetzungen liegen bei den Liegeplätzen 4 und 8 nicht vor.

Den Bedenken des BUND in Bezug auf die Planrechtfertigung und Alternativen kann die Planfeststellungsbehörde nicht folgen. Insoweit wird auf die Ziff. B.IV.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Der Verband fordert eine Bauausschlusszeit während der Laichzeit der lärmempfindlichen Finte von April bis Juni.

Eine Bauausschlusszeit ist aus bautechnischen Gründen nicht möglich. In begleitenden Untersuchungen zu den Rammarbeiten des Containerterminal 4 (CT4) in Bremerhaven konnten im Jahr 2005 zeitgleich mit den Rammarbeiten relativ große Anzahlen von Finten südlich von CT4 angetroffen werden, d.h. die Finten hatten den verschallten Bereich durchquert. Aus den Untersuchungen wurde gefolgert, dass eine vollständige Barrierewirkung durch die Rammarbeiten nicht gegeben

war. Es wurde zudem festgestellt, dass Finten die 30-minütige Beschallungspause nutzen, um einen zuvor beschalten Bereich zu durchschwimmen.

Da die Rammarbeiten für den Liegeplatz 8 aus Lärmschutzgründen nur tagsüber stattfinden werden, kann daher davon ausgegangen werden, dass die Nacht von den Finten zur Wanderung genutzt werden kann. Eine Unterbrechung der Laichwanderung kann daher ausgeschlossen werden und somit auch eine erhebliche Beeinträchtigung der Laichpopulation der Finte. Eine erhebliche Beeinträchtigung der Finte kann ausgeschlossen werden. Auf Ziff. B. IV.3.6 wird verwiesen.

Die Landesjägerschaft fordert, dass auf den Einsatz von Schlag- und Explosionsrammen verzichtet wird. Gemäß Ziff. A.V.1.6.10 sind die Rammarbeiten soweit technisch möglich mit Vibrationsrammen vorzunehmen.

Die Verbote des § 28 a NNatG hat die Planfeststellungsbehörde beachtet und die erforderlichen Ausnahmen gemäß § 28 a Abs. 5 NNatG mit diesem Beschluss erteilt (vgl. Ziff. A.IV.2).

Im Gegensatz zu der Auffassung des BUND geht die Planfeststellungsbehörde nicht davon aus, dass die Maßnahme gegen das Verschlechterungsverbot der WWRL verstößt. Eine Ausnahme ist nicht erforderlich (vgl. Ziff. B.IV.2).

Der BUND weist darauf hin, dass es sich bei „Kompensationsmaßnahmen“ um Rechtsfolgemaßnahmen handele die bei der Beurteilung der Erheblichkeit noch nicht berücksichtigt werden dürfen. Die Planfeststellungsbehörde hat die FFH-Verträglichkeit ohne die Berücksichtigung der Kompensation vorgenommen (vgl. Ziff. B.IV.3.6) und ist hierbei zu dem Ergebnis gelangt, dass es zu keinen erheblichen Auswirkungen kommt.

Da zum Zeitpunkt der Antragstellung für den Liegeplatz 8 die FFH-Verträglichkeitsuntersuchung zur Anpassung der Fahrrinne der Unter- und Außenelbe überarbeitet wurde, lag keine planreife Unterlage vor, die die Antragstellerin bei der Beurteilung der Kumulation zugrunde legen konnte. Da die geplante FFH-Verträglichkeitsuntersuchung zur Anpassung der Fahrrinne des geplanten Liegeplatzes 8 zeitlich nachgelagert ist, ist der Liegeplatz 8 in der Unterlage zur Fahrrinnenanpassung zu berücksichtigen.

## **B.VI Begründung der Kostenlastentscheidung**

Die Entscheidung über die Kosten des Planfeststellungsverfahrens beruht auf den §§ 1, 3, 5, 6, 9, 11 und 13 NVwKostG, § 1 AllGO in Verbindung mit Nr. 96.8.1 des Kostentarifs zur AllGO.

Über die Höhe der Kosten ergehen gesonderte Kostenfestsetzungsbescheide.

**C. Rechtsbehelfsbelehrung**

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim Verwaltungsgericht Stade, Am Sande 4 a, 21682 Stade, schriftlich oder zur Niederschrift des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle des Gerichts erhoben werden.

Die Klage wäre gegen den Niedersächsischen Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz, -Direktion-, Göttinger Chaussee 76 A, 30453 Hannover, zu richten.

Wiens