

Ausfertigung für die Presse



Erweiterung des Europakais in  
Cuxhaven

## Planfeststellungsbeschluss

vom 03.04.2012



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, 03.04.2012  
**Gz.: VI H 3 – 62025-817-01**

## Inhaltsverzeichnis

<b>A.</b>	Verfügender Teil	4
<b>A.I</b>	Planfeststellung .....	4
<b>A.II</b>	Planunterlagen .....	4
<b>A.III</b>	Planänderungen und -ergänzungen durch diesen Planfeststellungsbeschluss.....	7
<b>A.IV</b>	Weitere Entscheidungen.....	8
<b>A.IV.1</b>	Wasserrechtliche Erlaubnisse.....	8
<b>A.IV.2</b>	Deichrechtliche Genehmigung gemäß § 14 und Erlaubnis gemäß § 15 Abs. 1 NDG .....	8
<b>A.IV.3</b>	Befreiungen gemäß § 67 Abs.1 i. V. m. § 30 Abs.1 BNatSchG.....	8
<b>A.IV.4</b>	Strom- und schiffahrtspolizeiliche Genehmigung gemäß § 31 WaStrG .....	8
<b>A.V</b>	Nebenbestimmungen, Hinweise .....	8
<b>A.V.1</b>	Nebenbestimmungen .....	8
<b>A.V.2</b>	Hinweise.....	21
<b>A.VI</b>	Entscheidungen über die erhobenen Stellungnahmen und Einwendungen.....	22
<b>A.VII</b>	Kostenlastentscheidung.....	22
<b>A.VIII</b>	Allgemeine Hinweise .....	23
<b>B.</b>	Begründung	23
<b>B.I</b>	Tatbestand, Verfahrensgegenstand.....	24
<b>B.II</b>	Ablauf des Planfeststellungsverfahrens und verfahrensrechtliche Bewertung .....	25
<b>B.III</b>	Materiellrechtliche Würdigung.....	26
<b>B.III.1</b>	Planrechtfertigung, Varianten .....	26
<b>B.III.2</b>	Wasserrechtliche Belange, Wasserrahmenrichtlinie .....	29
<b>B.III.3</b>	Umweltverträglichkeitsprüfung, FFH-Verträglichkeitsprüfung, spezielle Artenschutzprüfung.....	30
<b>B.III.4</b>	Naturschutz .....	60
<b>B.III.5</b>	Bauplanungs-, Bauordnungs- sowie Immissionsschutzrecht .....	64
<b>B.III.6</b>	Flächeninanspruchnahme, landwirtschaftliche Belange.....	69
<b>B.IV</b>	Entscheidungen über Stellungnahmen und Einwendungen .....	71
<b>B.IV.1</b>	Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange .....	71
<b>B.IV.2</b>	Private Einwendungen.....	87
<b>B.IV.3</b>	Stellungnahmen der anerkannten Naturschutzvereinigungen .....	88
<b>B.V</b>	Begründung der Kostenlastentscheidung .....	91
<b>C.</b>	Rechtsbehelfsbelehrung	92

Anhang: Abkürzungsverzeichnis

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

Der Plan für die Erweiterung des Europakais in Cuxhaven wird auf Antrag der Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG - Antragstellerin - gemäß den §§ 68 ff WHG, den §§ 107 ff NWG und § 1 NVwVfG i. V. m. §§ 72 ff VwVfG 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 21.05.2007**

<u>Anlage</u>	<u>Inhalt</u>	<u>Maßstab</u>
<b>Ordner 1</b>		
<u>Heft 1</u>	Erläuterungsbericht vom 03.05.2007 (Seite 1 - 61); entfällt und wird ersetzt durch Heft 1A des Änderungsantrags vom 17.05.2011 (vgl. Ziffer A.II.1.2)	
<u>Mappe 2</u>	Blatt 1 bis 9; entfällt vollständig und wird ersetzt durch Änderungsantrag vom 17.05.2011 (vgl. Ziffer A.II.1.2)  Hinweis: Das Blatt 4 entfällt im Änderungsantrag vollständig (Gleisanlagen)	
<u>Heft 3</u>	Gleisanlagen entfällt vollständig	
<u>Heft 4</u>	Oberflächenentwässerung vom 08.11.2006 (Seite 1 - 10)	
<u>Heft 5</u>	Untersuchungen zur Änderung der Strömungen und der Sedimentation entfällt und wird ersetzt durch Heft 5A des Änderungsantrags (vgl. Ziffer A.II.1.2).	
<u>Heft 6</u>		
Band 1	Schiffsmanöversimulation Abschlussbericht vom 17.03.2006 (Seite 1 – 60) mit Anlagen (Seite 61 und A 1 – A 60)	

<u>Anlage</u>	<u>Inhalt</u>	<u>Maßstab</u>
Band 2	Schiffsmanöversimulation - Abschlussbericht (Seite 1 – 134)	
<u>Heft 7</u>	Schalltechnisches Gutachten (Seite 1 - 43), 3 Anlagen sowie Schreiben der Stadt Cuxhaven vom 17.08.2006 entfällt und wird ersetzt durch Heft 7A des Änderungsantrags (vgl. Ziffer A.II.1.2).	
<u>Heft 8</u>	Bericht über die Untersuchung und Beurteilung des Baggergutes (Seite 1 - 10) sowie 18 Anlagen	
<u>Heft 9</u>	Umweltverträglichkeitsstudie Landschaftspflegerischer Begleitplan FFH-Verträglichkeitsprüfung Spezielle Artenschutzprüfung aus März 2007 entfällt und wird ersetzt durch Heft 9A des Änderungsantrags (vgl. Ziffer A.II.1.2).	
<u>Heft 10</u>	Spezielle Artenschutzprüfung aus Februar 2007 entfällt und wird ersetzt durch Heft 9A des Änderungsantrags (vgl. Ziffer A.II.1.2).	
<u>Nachrichtlich</u>		
Heft 9 Anhang II	Beprobung von Schlicksedimenten aus 2006	
Heft 9 Anhang III	Ornithologisches Gutachten vom Juni 2003	
<u>Heft 11</u>	Stellungnahmen der Naturschutzbehörden gemäß § 14 NNatG	

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 17.05.2011**

<u>Anlage</u>	<u>Inhalt</u>	<u>Maßstab</u>
<u>Heft 1A</u>	Erläuterungsbericht vom 16.05.2011 (Seite 1-56)	

<u>Anlage</u>	<u>Inhalt</u>	<u>Maßstab</u>
<u>Mappe 2A:</u>		
Blatt 1a	Übersichtslageplan aufgestellt 16.05.2011	M. 1: 25.000 M.:1:100.000
Blatt 2a	Lageplan Liegeplatz aufgestellt 16.05.2011	M. 1: 5.000
Blatt 3a	Lageplan aufgestellt 16.05.2011	M. 1: 2.000
	Blatt 4 (Gleisanlageplan) ist vollständig entfallen	
Blatt 5a	Regelquerschnitt aufgestellt 16.05.2011	M. 1: 250
Blatt 6a	Querschnitt Terminal aufgestellt 16.05.2011	M. 1: 500
Blatt 7a	Längsschnitt Terminal aufgestellt 16.05.2011	M. 1: 500
Blatt 8a	Entwässerungslageplan aufgestellt 16.05.2011	M. 1: 1.000
Blatt 9a	Variantenplan aufgestellt 16.05.2011	M. 1: 5.000
<u>Heft 5A</u>	Veränderung der Strömungszustände aus Dezember 2010	
<u>Heft 7A</u>	Schalltechnisches Gutachten (Seite 1- 42), 3 Anlagen (Anlage 1 vom 25.11.2010 wird ersetzt durch Anlage 1 vom 08.12.2011) ergänzt durch die Stellungnahme der Bonk-Maire-Hoppmann GmbH vom 08.12.2011 sowie durch das Schreiben der Stadt Cuxhaven vom 20.01.2012	
<u>Heft 9A</u>	Umweltverträglichkeitsstudie Landschaftspflegerischer Begleitplan FFH-Verträglichkeitsprüfung Spezielle Artenschutzprüfung aus März 2011 (Seite I-VIII mit Vorblatt und Inhaltsangabe, Seite 1-327; Anlagen 12 Blatt) ergänzt um folgenden Ausführungsplan: Kompensationsmaßnahme Belumer Außendeich - Landschaftspflegerische Ausführungsplanung Blatt 2 aufgestellt 31.10.2011	M. 1: 2500

**A.III Planänderungen und -ergänzungen durch diesen Planfeststellungsbeschluss****A.III.1.1 Landschaftspflegerischer Begleitplan (Ersatzmaßnahmen im Bereich Hemmoor)**

Die im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Heft 9A) auf den Seiten 255 ff dargestellten Ersatzmaßnahmen im Bereich Hemmoor werden mit diesem Planfeststellungsbeschluss nicht mit festgestellt. Die Planfeststellungsbehörde behält diese Maßnahmen einer ergänzenden Entscheidung vor (siehe Ziffer A.I.1.6.1)

**A.III.1.2 Durchgangsverkehr**

Auf der Seite 50 des Erläuterungsberichts (Heft 1A) wird unter Ziffer 5.8 der letzte Satz gestrichen und durch folgenden Satz ersetzt: „Der Durchgangsverkehr darf nicht behindert oder beeinträchtigt werden.“

**A.III.1.3 Verklappung von Baggergut**

Auf Seite 51 des Erläuterungsberichts (Heft 1A) werden die Worte „und Verklappung von Baggergut“ gestrichen. Eine Verklappung von Baggergut ist nicht Gegenstand des Verfahrens. Das gilt auch für entsprechende Textpassagen an anderer Stelle, z.B. Heft 8.

Auf der Seite 39 des Erläuterungsberichts ist der Begriff „Störfall“ durch „Betriebsstörung“ zu ersetzen.

**A.III.1.4 Sohlbefestigung für den Liegeplatz**

Die auf Seite 16 der Unterlage 9A genannte Flächengröße der Sohlbefestigung wird korrigiert. Die genannte Flächengröße von 420 m<sup>2</sup> wird gestrichen und durch ca. 12.000 m<sup>2</sup> ersetzt. Dies gilt ebenfalls für entsprechende Textpassagen zur Sohlbefestigung in anderen Planbestandteilen.

Auf der Seite 9 der gleichen Unterlage ist noch darauf hinzuweisen, dass das RROP des Landkreises Cuxhaven kein Vorranggebiet Schifffahrt ausgewiesen hat, sondern nördlich ein seeschifftiefes Fahrwasser.

**A.III.1.5 Schalltechnisches Gutachten (Heft 7A)**

Das Schalltechnische Gutachten wird um das Schreiben der Stadt Cuxhaven vom 20.01.2012 ergänzt. Es berücksichtigt die städtebauliche Einschätzung der Großgemengelage.

**A.III.1.6 Bauleitplanung**

Folgende Sätze auf der Seite 29, Ziffer 4.2.2 des Erläuterungsberichts (Heft 1A) werden gestrichen:

„Ein vorbereitendes Planungsrecht ist somit für die Fläche der Erweiterung vorhanden. Eine abschließende Bauleitplanung (Darstellung im Flächennutzungsplan bzw. Festsetzung im Bebauungsplan) ist zeitgleich durchzuführen“

**A.IV Weitere Entscheidungen**

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

**A.IV.1 Wasserrechtliche Erlaubnisse**

Mit diesem Planfeststellungsbeschluss wird die wasserrechtliche Erlaubnis gemäß §§ 8 ff WHG i. V. m. §§ 8 ff NWG für das Einleiten des Niederschlagswassers von der Hafenanlage und vom Deich in die Elbe erteilt.

Die Erlaubnis für die Entnahme und die Einleitung des Rückspülwassers aus und in die Elbe wird erteilt.

**A.IV.2 Deichrechtliche Genehmigung gemäß § 14 und Erlaubnis gemäß § 15 Abs. 1 NDG**

Für die in den Planunterlagen vorgesehenen Änderungen am Deich werden die deichrechtlichen Genehmigungen gemäß § 14 und die Erlaubnis gemäß § 15 Abs. 1 NDG erteilt.

**A.IV.3 Befreiungen gemäß § 67 Abs.1 i. V. m. § 30 Abs.1 BNatSchG**

Für die Umsetzung der planfestgestellten Maßnahmen werden die erforderlichen Befreiungen gemäß § 67 Abs.1 i. V. m. § 30 Abs.1 BNatSchG vom Verbot der Zerstörung und Beseitigung für die im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Heft 9A, Tabelle 6 (Seiten 32 ff)) dargestellten gesetzlich geschützten Biotope gemäß § 30 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. Auf Ziffer A.V.2.2 wird hingewiesen.

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

A.V.1.1.1 Die Antragstellerin sagt bei den weiteren Planungen eine Abstimmung mit der Feuerwehr zu, damit die erforderlichen Feuerwehrezufahrten, Aufstell- und Bewegungsflächen gemäß den geltenden Vorschriften (DIN 14090) hergestellt werden.

A.V.1.1.2 Die Bauausführung hat auf der Grundlage der vorstehend erwähnten Unterlagen und unter Beachtung der gesetzlichen Vorgaben, den geltenden technischen Bestimmungen und den einschlägigen EN- und 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. Bei der Durchführung von Baggerungen sind die Regelungen der „Gemeinsamen Übergangsbestimmungen zum Umgang mit Baggergut im Küstenbereich“ (GÜBAK 2009) zu berücksichtigen.

- A.V.1.1.3 Die Antragstellerin hat den Bau des Hafens unter Beachtung der einschlägigen technischen Vorschriften durchzuführen und die Anlagen nach einer geprüften Statik zu errichten. Vor Errichtung der Anlagen hat ein unabhängiger zugelassener Prüfstatiker die statischen Berechnungen zu prüfen und die Einhaltung der statischen Erfordernisse einschließlich des Grundbaues zu bestätigen. Erst wenn die geprüfte Statik vorliegt, darf mit den statisch bedeutsamen Baumaßnahmen begonnen werden.
- A.V.1.1.4 Es ist dafür Sorge zu tragen, dass die bestehenden Rechtsvorschriften zum Einbau des Bodens, insbesondere nach dem Bodenschutzgesetz, eingehalten werden. Die Bodenaufhöhung in der Elbe und der Verbleib des Bodens aus dem Bereich der Elbe sind durch einen Bodensachverständigen zu begleiten und zu belegen. Die weiteren Bodenumlagerungen und Baggerungen sind vom Sachverständigen ebenfalls zu begleiten und zu dokumentieren. Etwaiger Transport des Bodens über öffentliche Straßen und der Einbau des Bodens insgesamt sind mit der Stadt Cuxhaven abzustimmen. Eine Verklappung von Boden ist nicht beantragt und nicht zulässig.
- A.V.1.1.5 Die Ableitung des Rücklaufwassers aus dem Spülvorgang ist vom Bodengutachter zu überwachen. Dazu sind Wasserproben des Rücklaufwassers auf ihren Sedimentgehalt zu untersuchen. Die Anzahl der Proben ist anhand aussagekräftiger Ergebnisse festzulegen. Bei Überschreitung des Sedimentgehaltes der Proben gegenüber der üblichen Belastung des Rücklaufwassers sind geeignete Maßnahmen zur Reduzierung des Schwebstoffanteils zu ergreifen. Die zuständige Wasserbehörde und das Wasser- und Schifffahrtsamt (WSA) Cuxhaven sind zu beteiligen.  
Falls hierzu keine Einigung erzielt wird, bleibt die abschließende Entscheidung zu den erforderlichen Maßnahmen der Planfeststellungsbehörde vorbehalten.
- A.V.1.1.6 Vor Baubeginn ist durch die Antragstellerin eine Begehung des Geländes mit der Bau ausführenden Firma durchzuführen. Der Stadt Cuxhaven 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 bei der Baudurchführung schriftlich anzuzeigen.
- A.V.1.1.7 Die Baustelleneinrichtungen haben den Hochwasserschutz (Sturmfluten) zu berücksichtigen. Besonders hochwassergefährdete Bereiche (tiefer liegende Flächen vor dem Deich) sollen 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.1.1.8 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.1.1.9 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.1.1.10 Die Antragstellerin hat den Kampfmittelbeseitigungsdienst (KBD) Hannover rechtzeitig vor dem Beginn der Bauarbeiten zu unterrichten und abzustimmen, ob eine geeignete Kampfmittelräumfirma, die über eine Zulassung gem. § 7 Sprengstoffgesetz verfügt, mit Gefahrenforschungmaßnahmen zu beauftragen ist. Sollten Bombenblindgänger oder andere Kampfmittel festgestellt werden, ist der Kampfmittelbeseitigungsdienst der Zentralen Polizeidirektion zu benachrichtigen. Ob weitere Maßnahmen erforderlich sind, ist mit dem KBD abzusprechen.
- A.V.1.1.11 Die Löschwasserversorgung (Städt. Wasserversorgung bzw. offene Gewässer) mit geeigneten Löschwasserentnahmeeinrichtungen (Hydranten/Saugstellen) ist zu gewährleisten. Der erforderliche Förderstrom ist mit der Stadt Cuxhaven (Berufsfeuerwehr) festzulegen. Bei der geplanten Saugstelle aus der Elbe ist sicherzustellen, dass ein Förderstrom von mindestens 800 l/min gewährleistet ist und dass bei extremem Niedrigwasserstand die geodätische Saughöhe von max. 7,5 m nicht überschritten wird. Die Löschwasserversorgung ist im Detail mit der Stadt Cuxhaven abzustimmen; sofern sie wie geplant aus der Elbe erfolgen soll, auch mit dem WSA Cuxhaven.
- A.V.1.1.12 Bei Arbeiten, die Vermessungspunkte berühren, ist das Katasteramt rechtzeitig vor Baubeginn zu unterrichten.
- A.V.1.1.13 Vor Beginn der Arbeiten ist ein Bauausführungsplan mit Baufristen und Abläufen zu erstellen und den zuständigen Wasser-, Deich-, Gewerbeaufsichts- und Naturschutzbehörden, dem WSA Cuxhaven, dem Deichverband und der Planfeststellungsbehörde vorzulegen. Bei Abweichungen von diesem Plan ist eine Aktualisierung vorzunehmen und den obigen Empfängern bekannt zu machen.
- A.V.1.1.14 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.1.1.15 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.1.1.16 Unfälle mit wassergefährdenden Stoffen sind der zuständigen Wasserbehörde unverzüglich anzuzeigen.

A.V.1.1.17 Schlagende Rammarbeiten sind nur tagsüber in der Zeit von 7:00 Uhr bis 20:00 Uhr zulässig. Für die Ausführung der Rammarbeiten gelten die einschlägigen technischen Vorschriften.

A.V.1.1.18 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

Der Antragstellerin wird aufgegeben, zu Beginn der Rammarbeiten eine messtechnische Überwachung vorzunehmen. Sollte sich eine Überschreitung des Richtwertes um mehr als 5 dB(A) ergeben, sind konkrete Lärminderungsmaßnahmen zu untersuchen.

A.V.1.1.19 Die Antragstellerin hat sicherzustellen, dass von der Baustelle und den Spülfeldern kein signifikanter Sand- und Staubflug ausgeht.

A.V.1.1.20 Die Planfeststellungsbehörde behält sich in allen Punkten, in denen Nebenbestimmungen eine Abstimmung zwischen Beteiligten und Antragstellerin vorgeben, eine abschließende Entscheidung für den Fall der Nichteinigung vor.

## **A.V.1.2 Deich- und wasserrechtliche 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 dem Cuxhavener Deichverband und der Stadt Cuxhaven als zuständiger Deichbehörde - insbesondere in der Zeit vom 15. April bis 15. September 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 Hochwasserschutzdeich eine Beweissicherung durchzuführen. Durch die Baumaßnahmen bewirkte Änderungen an den Bauwerken hat die Antragstellerin auf ihre Kosten in Absprache mit dem Deichverband zu beseitigen bzw. beseitigen zu lassen.

A.V.1.2.2 Der Treibselräumweg (3,6 m breit) ist ständig freizuhalten und in Abstimmung mit dem Deichverband durch eine dauerhafte Markierung (Strich auf dem Belag) von der Terminalfläche abzugrenzen. Sollten sich in der Praxis Schwierigkeiten im Hinblick auf die Aufgaben des Deichverbandes ergeben, wird einvernehmlich eine Neuregelung zwischen der Antragstellerin, dem Cuxhavener Deichverband und der unteren Deichbehörde festgelegt. Sollte eine Einigung nicht zustande kommen, bleibt eine abschließende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde vorbehalten. Von dem grünen Deich ist der Treibselräumweg durch ein Tiefbord abzugrenzen.

A.V.1.2.3 Der Bereich zwischen der Kaikante und dem Hauptdeich ist technisch u. a. auch entsprechend den Anforderungen aus der EAK 2002 zu gestalten. Der zuständige

Deichverband und die Untere Deichbehörde sind an der Ausführungsplanung zu beteiligen.

- A.V.1.2.4 Dem Deichverband 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 dem Deichverband abzustimmen. Dies gilt auch nach Abschluss der Bauarbeiten.
- A.V.1.2.5 Die Einbauten im Deich, wie zu verlegende Ver- und Entsorgungsleitungen im Zuge dieser Baumaßnahmen sind abzustimmen bzw. von der Unteren Deichbehörde zu genehmigen. Die Einbauten werden Bestandteile des Deiches. Die dabei zu erwartenden Setzungen sind gesondert gutachterlich zu bewerten.
- A.V.1.2.6 Soweit ein Maßnahme bedingter Mehrunterhaltungsaufwand bei der zukünftigen Deichunterhaltung nachgewiesen wird, hat die Antragstellerin diesen zu erstatten.
- A.V.1.2.7 Die Entwässerung im Bereich des Deiches ist während der Bauzeit und auch während des späteren Betriebes sicherzustellen. Die Flächenentwässerung außen-deichs hat auch die Situation einer extremen Sturmflut mit der Ableitung des Restwassers zu berücksichtigen. Die Entwässerung des Deiches und der vorgelagerten Flächen einschließlich des Treibselräumweges sowie des Deichverteidigungsweges ist während der gesamten Baumaßnahme, auch bei Errichtung des Spüldammes, und nach Fertigstellung der Maßnahmen jederzeit reibungslos zu gewährleisten. Hierzu sind detaillierte Entwässerungspläne zu erstellen, die der Stadt Cuxhaven, dem Gewerbeaufsichtsamt Cuxhaven, dem Deichverband und der Planfeststellungsbehörde vor Baubeginn zur Abstimmung vorzulegen sind.
- A.V.1.2.8 Die Antragstellerin hat die Detailplanung für den Anschluss des Hafengeländes an die Deichflächen und Deichschutzanlagen mit dem Cuxhavener Deichverband übereinstimmend zu erstellen und von der zuständigen Deichbehörde der Stadt Cuxhaven prüfen zu lassen. Dies betrifft auch die Ausführungspläne für den Bau des Deichverteidigungsweges und des Treibselräumweges. Diese Abstimmung hat vor Baubeginn zu erfolgen.
- A.V.1.2.9 Die Antragstellerin ist verpflichtet, während der Bauzeit Schäden am Deich zu vermeiden. Gegebenenfalls dennoch eingetretene Schäden sind 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 Vor Beginn der Aufspülungen ist statisch nachzuweisen, dass die Auflast nicht zu Grundbrüchen oder anderen Beschädigungen des Deichkörpers führen kann. Die Standsicherheit der Spülbecken ist während der Errichtung und nach der Fertigstellung zum Schutz des Deiches zu jedem Zeitpunkt zu gewährleisten. Während der Bauphase ist zwischen der Deichböschung auf der einen Seite und dem Spüldamm auf der anderen Seite die Entwässerung vorzusehen.
- A.V.1.2.11 Die Antragstellerin hat im Hinblick auf die letzten Starkregenereignisse zugesagt, die hydraulische Berechnung für die Oberflächenentwässerung zu überprüfen und ggf. den aktuellen Berechnungen vor Bauausführung anzupassen. Der Antragstel-

lerin wird aufgegeben, die Ergebnisse dieser Überprüfung der unteren Wasserbehörde sowie der Planfeststellungsbehörde vorzulegen. Soweit sich aus dem Ergebnis der Berechnungen eine größere Einleitungsmenge ergibt, ist eine entsprechend geänderte wasserrechtliche Erlaubnis zu beantragen.

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

A.V.1.3.1 Der Ort, an dem der für die Geländeaufhöhung benötigte Boden aus der Elbe entnommen wird, ist vor Beginn der Arbeiten im Detail mit dem WSA Cuxhaven abzustimmen. Die WSV hat darauf hingewiesen, dass die Entnahme voraussichtlich nicht nur, wie im Erläuterungsbericht vorgesehen, aus der Außenelbe an einer Stelle erfolgen kann. Es darf nur an den vom WSA bezeichneten Stellen und nur bis zur angegebenen Tiefe Baggergut aus der Wasserstraße entnommen werden. Die für den Umgang mit Baggergut auf der Bundeswasserstraße Elbe vorgeschriebenen üblichen Regeln, Verfahren und Techniken sind anzuwenden. Dies gilt auch für die erforderlichen betriebsbedingten Unterhaltungsbaggerungen. Die Antragstellerin hat bei den erforderlichen Baggerungen und der Umlagerung bzw. Verbringung des Baggerguts die Regelungen der „Gemeinsamen Übergangsbestimmungen zum Umgang mit Baggergut im Küstenbereich“ (GÜBAK 2009) zu beachten. Die vorgesehene Sandgewinnung für die Baumaßnahme aus der Bundeswasserstraße Elbe hat in Abstimmung mit dem WSA Cuxhaven zu erfolgen. Der Bagger bzw. die Besatzung hat den Anordnungen des WSA Cuxhaven ohne Anspruch auf Kostenerstattung nachzukommen. Dabei sind auch die Anforderungen zur Wiedereinleitung des Spülwassers in die Elbe im Einzelnen festzulegen. Die zuständige Wasserbehörde ist zu beteiligen. Auf die Pflichten, die sich aus § 31 des WaStrG ergeben, wird hingewiesen.

A.V.1.3.2 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 auch nur die Möglichkeit besteht, dass diese Maßnahmen eine Beeinträchtigung des für die Schifffahrt erforderlichen Zustandes der Bundeswasserstraße Elbe im Sinne des WaStrG oder die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zur Folge haben könnten. Dies gilt auch für Maßnahmen, durch die Wasserflächen der Bundeswasserstraße Elbe im Sinne des § 3 Abs. 3 WaStrG in Anspruch genommen werden und umfasst auch alle Maßnahmen, die Auswirkungen auf den Zustand und die Funktionsfähigkeit von Schiffsanlagen, Schifffahrtszeichen, wasserbauliche Anlagen und sonstigem Zubehör der Bundeswasserstraße 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 werden. Eine enge Abstimmung mit der Verkehrszentrale ist unter dem Aspekt des Vorrangs der durchgehenden Schifffahrt auf der Elbe zwingend erforderlich.

A.V.1.3.3 Die Kajenanlage ist so einzurichten, dass sie ein sicheres Anlegen von Fahrzeugen bei allen Wasserständen ermöglicht. Insbesondere ist die Kaje mit einer ausreichenden Zahl von Halteeinrichtungen zu versehen. Die Kajenanlage ist so zu errichten, dass auch die Festmachereinrichtungen entsprechend den Regeln der

Technik (z. B. EAU) erstellt werden. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die Schiffe Schwall und Sunk ausgesetzt sind, und entsprechende Einrichtungen zum Festmachen vorzusehen sind.

- A.V.1.3.4 Die Hafenanlage darf erst in Betrieb genommen werden, nachdem das WSA Cuxhaven sie abgenommen hat. Die Abnahme ersetzt nicht andere, nach sicherheits- oder ordnungsbehördlichen Vorschriften erforderliche Abnahmen.
- A.V.1.3.5 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.1.3.6 Die Antragstellerin hat im Rahmen ihrer hafenpolizeilichen 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.1.3.7 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.1.3.8 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.  
Die Antragstellerin sagt zu, den Übergangsbereich Liegeplatz 3 zu Liegeplatz 4, z.B. durch auffällige Farbgebung in Verbindung mit Beleuchtung, deutlich kenntlich zu machen. Wie eine derartige Kennzeichnung umgesetzt werden soll, ist zur Gewährleistung einer Vereinbarkeit mit § 34 WaStrG im Einzelnen mit dem WSA Cuxhaven abzustimmen.  
Die in Verlängerung der Stromkaje in Richtung Südosten vorgesehene Flügelwand ist am östlichen Ende durch eine geeignete Befeuerung zu sichern.
- A.V.1.3.9 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.1.3.10 Den für den Betrieb der Hafenanlage erforderlichen wasserseitigen Zufahrts- und Liegebereich hat die Antragstellerin auf ihre Kosten herzustellen und zu unterhalten. Die Bagger- und Räumarbeiten sowie die Unterbringung des Baggergutes in der Elbe 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.
- A.V.1.3.11 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. Sollte, bedingt durch Mindertiefen

gegenüber den planfestgestellten Wassertiefen, für den Liegeplatz 4 bestimmter einkommender Schiffsverkehr daraus resultierend auf bestimmte Tideankünfte zu verlagern sein, so sind entsprechende Einschränkungen hinsichtlich der Einlaufplanung zur Gewährleistung der Transitschifffahrt hinzunehmen.

- A.V.1.3.12 Die Antragstellerin übernimmt die Unterhaltung der Ufersicherung der neuen Hafenanlagen (Deckwerke, Bühnen und Unterwasserböschung).
- A.V.1.3.13 Das Anlegen ist nur Fahrzeugen gestattet, für die die Wassertiefe ausreicht.
- A.V.1.3.14 Der Ladungsumschlag von Schiff zu Schiff und das Längsseitsliegen an einem an der Hafenanlage festgemachten Fahrzeug sind vom Grundsatz her verboten. Ausgenommen sind Bunkerungen und die im Rahmen des Schiffsbetriebs notwendige Ver- und Entsorgung des an der Hafenanlage festgemachten Fahrzeugs. Ausnahmen im Einzelfall sind mit der Bundeswasserstraßenverwaltung abzustimmen.
- A.V.1.3.15 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 Cuxhaven.  
Das WSA Cuxhaven kann die Änderung solcher Regelungen verlangen.
- A.V.1.3.16 Bei der Durchführung der Arbeiten hat der Unternehmer die anerkannten Regeln der Technik zu beachten, die im Wasserbau erforderliche Sorgfalt anzuwenden sowie die eingesetzten Fahrzeuge und Geräte zu überwachen und in gutem betriebs- und verkehrssicheren Zustand zu halten.
- A.V.1.3.17 Für die schwimmenden Baufahrzeuge gelten die Vorschriften des Seeaufgabengesetzes, der Seeschifffahrtsstraßenordnung sowie der Elbe-Lotsverordnung
- A.V.1.3.18 Der Beginn und das Ende der täglichen Arbeiten sind, soweit sie an der Wasserfläche angrenzen, der Verkehrszentrale Cuxhaven – Cuxhaven Elbe-Traffic – vorher über UKW Kanal 71 anzuzeigen.
- A.V.1.3.19 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.1.3.20 Der aufgespülte Boden ist so abzusichern, dass er nicht in die Bundeswasserstraße zurückdriften kann.
- A.V.1.3.21 Das Ausbringen von Stromankern und das Auslegen von Baugerät, Drähten, Ketten, Spulleitungen 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.1.3.22 Die Antragstellerin darf an schwimmenden Fahrzeugen außer den vorgeschriebenen und nach schifffahrtspolizeilichen Vorschriften erforderlichen Schifffahrtszei-

chen 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.1.3.23 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.1.3.24 Spätestens einen Monat nach Beendigung der Baumaßnahmen ist dem WSA Cuxhaven ein Lageplan im Maßstab 1 : 1000 unter Angabe der eingemessenen Eckpunkte und ihrer Koordinaten im Gauß-Krüger-System zu übersenden. Gleichzeitig hat der Genehmigungsinhaber die Eintragung der Anlagen in die amtlichen Seekarten beim Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie zu veranlassen. Die Vermessung hat durch einen amtlich anerkannten Vermessungsingenieur zu erfolgen

#### **A.V.1.4 Nebenbestimmungen der Gewerbeaufsichtsverwaltung**

A.V.1.4.1 Die Anforderungen gemäß den Bestimmungen der BaustellV sind einzuhalten. Spätestens zwei Wochen vor Beginn der Einrichtung der Baustelle ist die Vorankündigung gemäß BaustellV dem Gewerbeaufsichtsamt Cuxhaven zu übermitteln.

A.V.1.4.2 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.1.4.3 Der Verkehrsweg im Bereich der Kaikante soll eben und trittsicher sein, d. h. er darf keine Löcher und Stolperstellen aufweisen. Der Verkehrsweg muss frei von Bügeln, Pollern, Kranschienen und ähnlichen Stolperstellen sein.

A.V.1.4.4 Zum Ausbringen einer sicheren Landverbindung ist auf der Kaikrone wasserseitig ein ausreichender Platz notwendig. Es muss möglich sein, einen Schiffszugang (Fallreep oder Landgang) dort abzusetzen. Zwischen dem Schiffszugang und Kranprofilen muss jederzeit während des Lade- und Löschbetriebes ein Abstand von mind. 0,5 m verbleiben. Ein genügend bemessener Rollweg des Schiffszuges ist zu berücksichtigen.

A.V.1.4.5 Festmacher benötigen zum Zeitpunkt des Festmachens oder Loswerfens landseitig einen freien Arbeitsplatz von 1,5 m um den Poller.

A.V.1.4.6 Auf der Kaikante sind wasserseitig Vorrichtungen zu erstellen, die die Befestigung eines Gangway-Netzes möglich machen, ohne dabei neue Stolperstellen zu bilden.

A.V.1.4.7 Die Antragstellerin sagt zu, für häufig wiederkehrende Schiffe im Bereich der Anlegestellen Möglichkeiten der landseitigen Versorgung mit Strom vorzusehen. In Vor-

bereitung auf eine künftige landseitige Stromversorgung sind entsprechende Leerrohre vorzusehen.

- A.V.1.4.8 Es ist für eine ausreichende Beleuchtung der Kaianlage zu sorgen. Die Mindestbeleuchtungsstärke in Lux ist entsprechend der ASR A 3.4 Anhang 2 zu bestimmen. Bei der Berechnung der Mindestbeleuchtungsstärke dürfen Kranbeleuchtungen nicht mit einbezogen werden, da diese im Regelfall nur beim Lade- und Löschbetrieb aktiviert sind.
- A.V.1.4.9 Der Liegeplatz muss mit Rettungsmitteln im Abstand von max. 100 m ausgestattet sein, z. B. Rettungsringe nach EN 14144 mit einer mind. 30 m langen, schwimmfähigen Leine im Halter nach EN 14145 oder Rettungsbälle. Des Weiteren müssen Rettungsstange, Plakat mit einer Anleitung zur Rettung und Wiederbelebung Ertrinkender und Hinweistafeln für Notrufeinrichtungen vorhanden sein.
- A.V.1.4.10 An den Liegeplätzen müssen in einem Abstand von nicht mehr als 30 m Kaileitern vorhanden sein (Ausführung siehe DIN EN 14329).
- A.V.1.4.11 Fender müssen so angebracht sein (z. B. auf und nieder), dass kleinere Schiffe bei Niedrigwasser nicht unterhaken können und dadurch Arbeitnehmer gefährden. Ferner ist konstruktiv sicherzustellen, dass ein Verhaken der „Festmacherleine“ am Fender auszuschließen ist.
- A.V.1.4.12 Die Antragstellerin sagt zu, für die neuen Flächen das bestehende Verkehrskonzept des Hafens insgesamt zu erweitern. Das Verkehrskonzept muss für die festgestellte Hafenerweiterung 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.1.4.13 Die Kennzeichnung von Hindernissen und Gefahrstellen muss durch gelbschwarze Streifen gemäß der TRBS 2121 i. V. m. der BGV A8 Anlage 1 Abschnitt 6 deutlich erkennbar und dauerhaft ausgeführt werden. Dies sind z.B. Stellen, an denen die Gefahr des Anstoßens, Quetschens oder Abstürzens ins Wasser besteht; hier: Erkennbarkeit der Absturzkante (Kaikante). Die höhenversetzte Abschlusskante zum bestehenden Terminal hin ist gegen Absturz zu sichern (z.B. Leitplanke).
- A.V.1.4.14 Die Bauarbeiten dürfen nur am Tage in der Zeit zwischen 07:00 und 20:00 Uhr durchgeführt werden.  
Soweit Bautätigkeiten betriebsbedingt nachts ausgeführt werden müssen, dürfen die im Schalltechnischen Gutachten (Bonk-Maire-Hoppmann GbR) -Heft 7A der festgestellten Unterlagen- genannten Nachtwerte an den dort genannten Immissionspunkten nicht überschritten werden. Hierbei sind entsprechend der Einschätzung der Stadt Cuxhaven (Schreiben vom 20.01.2012) die genannten Bereiche „Tamms Weg“ und „Wolfenbütteler Weg“ sowie die „unmittelbar nördlich und süd-

lich anliegende Bebauung der Papenstraße“ als Gemengelage einzustufen und der Schutzanspruch vergleichbar einem Mischgebiet zu berücksichtigen.

Für die Beurteilung ist die lauteste volle Nachtstunde (z. B. 01:00 bis 02:00 Uhr) zu Grunde zu legen. Auf die Nebenbestimmungen A.V.1.1.17 u. A.V.1.1.18 bezüglich schlagender Rammarbeiten wird hingewiesen.

A.V.1.4.15 Die Antragstellerin sagt zu, bei Vorliegen von Beschwerden dem Staatlichen Gewerbeaufsichtsamt Cuxhaven auf Anforderung die Einhaltung der Immissionswerte durch eine nach § 26 BImSchG in Niedersachsen zugelassene Messstelle nachzuweisen.

### **A.V.1.5 Wasserwirtschaftliche Nebenbestimmungen**

A.V.1.5.1 Die Oberflächenbefestigung und die Auffangsysteme sind mit dem Gewerbeaufsichtsamt Cuxhaven vor der Inbetriebnahme einvernehmlich abzustimmen. Dabei ist zu prüfen, ob die Anforderungen nach der WasgefStAnIV i. V. m. der Anlagenverordnung (VAwS) zu erfüllen sind. Soweit das der Fall ist, sind derzeit u.a. folgende Anforderungen zu erfüllen:

Die Umschlagsflächen müssen so beschaffen sein, dass austretende wassergefährdende Stoffe erkannt und beseitigt werden können und nicht in ein oberirdisches Gewässer, eine hierfür nicht geeignete Abwasseranlage oder in das Erdreich gelangen können.

Die Bodenflächen müssen ausreichend dicht und widerstandsfähig gegen austretende wassergefährdende Stoffe sowie gegen die zu erwartenden mechanischen Beanspruchungen sein. Dieses gilt als erfüllt, wenn die Gussasphalt-Dichtschicht den in der Tabelle 2 lfd. Nr. 2 (Bauausführung bei Neuanlagen) aufgeführten Anforderungen der Technischen Regeln wassergefährdender Stoffe - TRwS 786 (Ausführen der Dichtflächen) entspricht.

Der Nachweis ist bei der Endabnahme vorzulegen.

Die Umschlagsfläche sowie alle dazugehörigen Einrichtungen und Anlagenteile sind gemäß § 17 Anlagenverordnung (VAwS) i. V. m. § 101 NWG und § 62 ff WHG.

- vor Inbetriebnahme,
- nach einer wesentlichen Änderung,
- wiederkehrend spätestens fünf Jahre nach der letzten Überprüfung,
- wenn die Anlage stillgelegt wird,
- vor der Wiederinbetriebnahme, wenn die Anlage länger als ein Jahr stillgelegt war,

durch einen nach § 16 VAwS zugelassenen Sachverständigen überprüfen zu lassen. Die Prüfbescheinigung „vor Inbetriebnahme“ ist bei der Endabnahme auch dem Gewerbeaufsichtsamt Cuxhaven vorzulegen.

Die Lagerung von Gefahrgütern und wassergefährdenden Stoffen ist nicht Gegenstand dieses Verfahrens und deshalb nicht gestattet. Derjenige, der eine solche Lagerung beabsichtigt, hat zuvor die erforderlichen Anzeigen vorzunehmen bzw. Erlaubnisse / Genehmigungen einzuholen.

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 verringern oder erweitern, falls dies angezeigt ist. Sie kann Ort und Zeitpunkt der Probenahme näher bestimmen. Sie kann nachträgliche Anforderungen an die Einleitung des Niederschlagswassers stellen.

A.V.1.5.3 Das im Bereich der Hafenanlagen anfallende Niederschlagswasser der befestigten Flächen einschließlich des Deiches darf in die Elbe eingeleitet werden, sofern es keine signifikanten Belastungen aufweist. Die notwendigen Einleitungsmengen und der Entwässerungsplan sind der zuständigen Wasserbehörde vor Beginn der Einleitung vorzulegen. Der Einleitungsbereich/ -bauwerk an der Elbe ist mit dem WSA Cuxhaven und der zuständigen Wasserbehörde abzustimmen und mir zur abschließenden Genehmigung vorzulegen.

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

A.V.1.6.1 Die Festsetzung der konkreten Kompensationsmaßnahmen im Bereich Hemmoor bleibt einer ergänzenden Entscheidung der Planfeststellungsbehörde vorbehalten. Für die auf den Seiten 255 ff des Landschaftspflegerischen Begleitplans genannten, nicht festgestellten Maßnahmen wird der Antragstellerin aufgegeben, konkretere Planunterlagen, insbesondere einen wasserbaulichen Fachbeitrag vorzulegen. Diesbezüglich wird die Planfeststellungsbehörde eine ergänzende Anhörung durchführen, soweit diese erforderlich ist. Für den Fall, dass sich hierbei herausstellt, dass diese Maßnahmen nicht feststellungsfähig sind, wird der Antragstellerin aufgegeben, ergänzende Planunterlagen vorzulegen, die entweder alternative Maßnahmen vorsehen, welche geeignet sind, das verbleibende Kompensationsdefizit zu beheben, oder die Erfüllung der Voraussetzungen für die Festsetzung eines Ersatzgeldes gemäß § 15 Abs. 6 BNatSchG darlegen.

A.V.1.6.2 Die Antragstellerin hat die Ersatzmaßnahme im Bereich Belum mit dem Eintritt der Beeinträchtigungen umzusetzen, es sei denn, dass die nachfolgenden Nebenbestimmungen oder die Antragsunterlagen Bauzeitenregelungen zur Vermeidung bzw. Minimierung festlegen. Alle flächenbezogenen Kompensationsmaßnahmen sind grundbuchrechtlich abzusichern. Die Ersatzmaßnahme im Bereich Belum ist von der Antragstellerin so lange zu unterhalten, wie die Beeinträchtigungen durch die neue Hafenanlage andauern.

A.V.1.6.3 Sämtliche auf den Seiten 235 ff des LBP vorgesehene Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen zur Vermeidung baubedingter Beeinträchtigungen sind zu

beachten und in die Ausführungsplanung aufzunehmen. Dies gilt insbesondere für folgende Maßnahmen:

- Über das eigentliche Baufeld hinausgehende landseitige Baustellenflächen sind auf bereits versiegelten Flächen anzulegen oder, falls dies nicht vollständig möglich sein sollte, auf das unbedingt erforderliche Mindestmaß zu beschränken. Nicht dauerhaft erforderliche Versiegelungen sind nach Abschluss der Baumaßnahmen zurückzubauen; Verdichtungen zu lockern und abgetragene Bodenschichten ggf. wieder anzudecken.
- Die umliegenden Watt- und Flachwasserbereiche sind gegen die Inanspruchnahme für Bauzwecke durch entsprechende Absperrung und Kennzeichnung für die Dauer der Bauarbeiten wirksam zu schützen; die ausführenden Firmen sind entsprechend einzuweisen.
- Sofern bei den Bauarbeiten Hinweise auf bislang nicht bekannte schädliche Bodenveränderungen zutage treten, ist unverzüglich die zuständige Bodenschutzbehörde zu verständigen.
- Sollte der Beginn der Bauarbeiten in der Brutzeit erfolgen, sind ab 1. März des jeweiligen Jahres Scheuchanlagen einzusetzen, um die Ansiedlung von Brutvögeln zu verhindern.

- A.V.1.6.4 Die Verwendung von Schlag- und Explosionsrammen hat sich auf den absolut notwendigen Umfang zu beschränken, ansonsten sind Vibrationsrammen einzusetzen. Zu Beginn der Arbeiten mit Schlag- oder Explosionsrammen sind an den maßgeblichen Immissionspunkten Schallmessungen durchzuführen. Im Falle der Überschreitung der maximalen Toleranzbereiche sind geeignete Maßnahmen zur Lärminderung zu ergreifen. Rammarbeiten während der Nachtstunden sind unzulässig. Während der Kernwanderzeit der Fischart Finte zwischen dem 15. April und dem 15. Juni ist die Durchführung von Schlagrammarbeiten unzulässig.
- A.V.1.6.5 Zum Schutz vor Beeinträchtigungen durch die Rammarbeiten sind spätestens 30 Minuten vor Baubeginn Vergrämer in Betrieb zu nehmen, die vor allem marine Säuger vor Baubeginn aus dem Einwirkungsbereich vertreiben sollen. Darüber hinaus sind die Rammarbeiten mit sehr niedriger Frequenz zu beginnen, die dann langsam zu steigern ist („ramp-up“). Dies dient dem schonenden Vertreiben von Fischen und ggf. Meeressäugern aus dem Einwirkungsbereich.
- A.V.1.6.6 Sollte es während der Spül- und Rammarbeiten für den Liegeplatz 4 zu einem gegenüber dem langjährigen Mittel deutlich erhöhten Anfall von toten Meeressäugern kommen, so ist ab dem dritten Schweinswal-Totfund zwischen Cuxhaven Kugelbake und Belum das für die östliche Erweiterung des Offshore-Basishafens Cuxhaven vereinbarte Totfund-Monitoring in Absprache zwischen der Antragstellerin, den zuständigen Naturschutzbehörden und dem LAVES wieder aufzunehmen.
- A.V.1.6.7 Die Verwendung von Eimerkettenbaggern hat sich auf den absolut notwendigen Umfang zu beschränken, ansonsten sind Hopperbagger einzusetzen.
- 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 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.1.6.10 Um Teil- oder Ausweichlebensräume für Benthos-Organismen und andere standorttypische Tier- und Pflanzenarten zu entwickeln, sollte bei der Ausführung ggf. neu anzulegender Steinschüttungen weitest möglich auf eine Versiegelung und Verfüllung der Zwischenräume mit Beton o. ä. verzichtet werden.
- A.V.1.6.11 Das Oberflächenentwässerungssystem der Terminalfläche ist mit einer mechanischen Vorreinigungsanlage sowie Schadstoffabscheidern auszustatten, um Schadstoffeinleitungen in die Elbe zu verhindern. Das System sollte über ausreichende Reserven verfügen, um auch im Falle von Unfällen genügend Rückhaltekapazität zu bieten.
- A.V.1.6.12 Die Beleuchtungsanlage ist so auszuführen, dass schädliche Auswirkungen auf die Tierwelt, insbesondere auf fliegende Insekten, so weit als möglich vermieden werden. Hierzu ist rechtzeitig vor der entsprechenden Detailplanung Kontakt mit dem GB IV.2 des NLWKN in Hannover aufzunehmen.
- A.V.1.6.13 Sofern bei den Bauarbeiten Hinweise auf bislang nicht bekannte schädliche Bodenveränderungen zutage treten, ist unverzüglich die zuständige Bodenschutzbehörde zu verständigen.
- A.V.1.6.14 Bezüglich der Bestandsbeschreibung „Pflanzen/Biotoptypen“ in Kapitel 10.4.1 (Heft 9A) wird folgendes ergänzt: „Die nicht sehr artenreichen Gräben sind geprägt durch die Entwässerung im Winterhalbjahr sowie die Zuwässerung im Sommerhalbjahr als viehkehrende Trinkwassergräben. Dass sich, bedingt durch Viehverbiss, kein Röhrichtsaum an den viehkehrenden Gräben entwickelt, ist für die wertgebenden Wiesenbrüter und charakteristischen Gastvogelarten vorteilhaft. Die Gräben weisen eine mittlere bis hohe naturschutzfachliche Bedeutung auf.“

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

- A.V.2.1** Das WSA Cuxhaven hat im Anhörungsverfahren darauf hingewiesen, dass der Durchgangsverkehr jederzeit mit einer sicheren Geschwindigkeit passieren können muss. Auswirkungen dieser Passagen unter Einhaltung einer sicheren Geschwindigkeit sind von den Betreibern uneingeschränkt hinzunehmen. Eine gesonderte Rücksichtnahme auf bestimmte Umschlagsprozesse ist nicht möglich. Der Durchgangsverkehr auf der Elbe hat in jedem Fall Vorrang vor dem an- und ablegenden Verkehr. Er darf weder gefährdet, behindert noch belästigt werden. Es gelten die Bestimmungen der SeeSchStrO. Sonderrechte für an- und ablegende Fahrzeuge wird es nicht geben. Die Erreichbarkeit des Terminals ist daher davon abhängig, ob der Durchgangsverkehr Manövriermöglichkeiten zulässt. Der an- und ablegende Verkehr hat durch den Durchgangsverkehr verursachte Wartezeiten in Kauf zu nehmen.
- Soweit im Erläuterungsbericht (Heft 1A, S. 50) festgestellt wird, die Anlage sei jederzeit erreichbar, so bezieht sich dies nicht auf die Verkehrsverhältnisse, sondern lediglich auf die Tideverhältnisse. Verkehrsbedingt sind ggf. Wartezeiten in Kauf zu nehmen bis ausreichende Verkehrslücken im Durchgangsverkehr vorhanden sind.

- 
- A.V.2.2** 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.  
Der Planfeststellungsbeschluss enthält weiterhin keine strom- und schiffahrtspolizeilichen Genehmigungen für den Bau- und Baggerbetrieb zum Aufspülen des Sandes. Diese sind außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens bei der WSV zu beantragen.
- A.V.2.3** Auf die Forderungen der Arbeitsstättenverordnung und der BGV C 21 „Hafenarbeit“ wird hingewiesen.
- A.V.2.4** Über die geplanten Sandentnahmen ist mit dem WSA Cuxhaven ein Nutzungsvertrag abzuschließen.
- A.V.2.5** Da sich in diesem Bereich auch WSV-Kabel befinden, sind bei der Fachstelle Maschinenwesen Nord beim WSA Kiel-Holtenau – Netzgruppe – Blenkinsopstraße 7, 24768 Rendsburg, Informationen über die genaue Lage dieser Kabel und deren Schutz einzuholen.
- A.V.2.6** 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 Grenze des geplanten Treibselräumweges den Deich begrenzt.
- A.V.2.7** Eigentumsübertragungen und Vermessungsmaßnahmen sind von der Antragstellerin zu veranlassen, die auch die Kosten dafür trägt.
- A.V.2.8** Die im landschaftspflegerischen Begleitplan aufgeführten Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung von Beeinträchtigungen sollen in die Ausführungsplanung aufgenommen werden.
- A.VI** **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.VII** **Kostenlastentscheidung**  
Die Kosten dieses Verfahrens trägt die Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG. Über die Höhe der Kosten ergehen gesonderte Kostenfestsetzungsbescheide.

## **A.VIII 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 Verfahrens. 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.

Die im Planfeststellungsbeschluss verwendeten Abkürzungen werden im Anhang erläutert.

## **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 WHG und NWG sowie anderen gesetzlichen Vorschriften zum Ausdruck kommenden Planungsgrundsätze, Gebote und Verbote und entspricht den Anforderungen des Abwägungsgebotes.

Die baldige Fertigstellung der Erweiterung des Europakais (Liegeplatz 4) in Cuxhaven ist - wie in Ziffer B.III.1 detailliert dargestellt wird - eine Voraussetzung für den Ausbau der Offshore-Windkraft an der niedersächsischen Nordseeküste. Die Förderung der Offshore-Windenergie bedeutet die Chance zur ökonomischen Stärkung des Wirtschaftsstandortes Cuxhaven und zieht die Schaffung von langfristigen und qualitativ hochwertigen Arbeitsplätzen in einer strukturschwachen Region nach sich. Hierin liegt das Interesse der Antragstellerin, vor allem aber das öffentliche Interesse.

Gemäß § 68 Abs. 3 WHG darf der Plan nur festgestellt werden, wenn eine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit, insbesondere eine erhebliche und dauerhafte, nicht ausgleichbare Erhöhung der Hochwasserrisiken oder eine Zerstörung natürlicher Rückhalteflächen, vor allem in Auwäldern, nicht zu erwarten ist und andere Anforderungen nach diesem Gesetz oder sonstigen öffentlich-rechtlichen Vorschriften erfüllt werden. Wie nachstehend dargelegt, dient die Erweiterung des Europakais 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 Naturschutzvereinigungen und tragen den Ergebnissen des Erörterungstermins am 30. August 2011 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.

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

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

Gegenstand des Antrags ist eine Hafenanlage in Verlängerung des Mehrzweckterminals am Europakai in Cuxhaven. Die neue Kaianlage besteht aus einem Kaibauwerk mit dem Liegeplatz und der wasserseitigen Zufahrt.

Sie schließt an die Verlängerung des Mehrzweckterminals am Europakai mit der in Richtung Elbe um 7,31° abgewinkelten Schwerlastplattform mit einem Kaibauwerk und einer Ufersicherungswand an. Sie hat eine Flächengröße von ca. 8,5 ha im Wesentlichen auf das Gebiet der Wasserflächen in der Elbe begrenzt.

Das Kaibauwerk liegt annähernd strömungsparallel und hat eine Länge von 240 m. Die Kaiwand besteht aus einer tiefliegenden Rostplatte mit vorderer Stahlspundwand und Betonholm mit rückwärtig verankerten Schrägpfählen. Die Trogplatte ist auf Betonpfahlreihen aufgeständert. Der Abschluss des Kais in Richtung Südosten besteht ebenfalls aus einer Stahlspundwand. Anschließend ist eine Ufersicherungswand vorgesehen. Dieses ca. 71 m lange Bauwerk erfüllt eine Strömungsleitfunktion.

Der Liegeplatz wird bis auf eine Tiefe von NN -17,50 m ausgebaut und schließt sich damit an die vorhandene und planfestgestellte Tiefe des Liegeplatzes 3 an.

Der neue Liegeplatz ist für Mehrzweckschiffe mit einem maximalen Schiffstiefgang von 14,30 m und einer Länge von 240 m vorgesehen. Es ist eine Sohlbefestigung aus Natursteinen vorgesehen, damit auch sogenannte Jack-up-Schiffe diesen Liegeplatz nutzen und zur Lastaufnahme ihre Stelzen auf dem Untergrund absetzen können. Die vorgesehene Wassertiefe im Zufahrtsbereich beträgt NN -17,50 m.

Landseitig der Kai-Verlängerung wird durch Aufspülung eine ca. 8,5 ha befestigte Fläche hergestellt. Diese künftigen Betriebs- und Lagerflächen werden aus den derzeit vorhandenen Wasser- und Uferflächen der Elbe gewonnen. Für die Herstellung der erforderlichen Geländehöhe erfolgt eine Aufspülung der Flächen. Sie umfassen einen uferparallelen Streifen von ca. 300 m Breite zwischen der Kai-Verlängerung und dem vorhandenen Hochwasserschutzdeich.

Gegenstand dieses wasserrechtlichen Planfeststellungsverfahrens sind nicht Anlagen zum Betrieb des Liegeplatzes (wie Suprastruktur des Terminals, Verladeeinrichtungen und Bebauung), die in gesonderten Verfahren nach dem Bau- bzw.

Immissionsschutzrecht genehmigt werden sollen. Sie sind im Antrag ausdrücklich ausgenommen.

Eine strom- und schiffahrtspolizeiliche Genehmigung für den Baggerbetrieb zum Aufspülen des Sandes ist ebenfalls nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Diese ist außerhalb dieses Verfahrens bei der WSV zu beantragen.

Die grundsätzliche Genehmigungsfähigkeit hat die Planfeststellungsbehörde geprüft. Es sind zusätzliche, nicht unerhebliche Auflagen möglich. Den entsprechenden Genehmigungen stehen indes keine von vornherein unüberwindbaren Hindernisse entgegen (vgl. Ziffer B.III).

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

Nach den §§ 68 ff WHG und §§ 107 ff des 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 21.05.2007 wie folgt durchgeführt:

Das Verfahren wurde am 30.07.2007 eingeleitet, indem den Trägern öffentlicher Belange und den anerkannten Naturschutzvereinigungen Gelegenheit zur Stellungnahme zu dem Vorhaben gegeben wurde. In der Zeit vom 03.09. bis zum 02.10.2007 haben die Planunterlagen bei der Stadt Cuxhaven nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung während der Dienststunden zu jedermanns Einsicht ausgelegen. Bis zum 16.10.2007 konnten Einwendungen gegen die geplanten Hafenausbaumaßnahmen erhoben werden.

Im Verfahren sind private Einwendungen erhoben und Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange sowie von drei anerkannten Naturschutzvereinigungen abgegeben worden.

Mit Schreiben vom 17.05.2011 hat die Antragstellerin überarbeitete Planunterlagen vorgelegt und die Fortsetzung des Verfahrens mit zum Teil geänderten und ergänzten Planunterlagen beantragt. Die Änderungen und Ergänzungen betrafen das Ausbauvorhaben des Hafens, im Wesentlichen jedoch die gemäß §§ 13 ff BNatSchG vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen in den Bereichen Belumer Außendeich (Elbe) und in Hemmoor zwischen der Ortlage Warstade und der Oste.

Zu den geänderten und ergänzten Planunterlagen wurden die Träger öffentlicher Belange und die anerkannten Naturschutzvereinigungen, deren Aufgabenbereich betroffen war, teils erneut, teils erstmals, angehört. Einwendungen, Bedenken und Anregungen konnten bis zum 20.07.2011 vorgetragen werden.

Gleichzeitig hat der überarbeitete Antrag mit Planunterlagen nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung bei der Stadt Cuxhaven in der Zeit vom 15.06. bis zum 14.07.2011 zu jedermanns Einsicht ausgelegen.

Wegen der außerhalb von Cuxhaven geplanten Kompensationsmaßnahmen erfolgte zeitgleich auch eine Auslegung bei den Samtgemeinden Hemmoor und Am Dobrock.

Bis zum 28.07.2011 konnte jeder, dessen Belange durch das Vorhaben berührt werden, Einwendungen gegen den Plan erheben.

Die Stellungnahmen sowie die rechtzeitig erhobenen Einwendungen wurden nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung des Termins am 30.08.2011 im Rathaus der Stadt Cuxhaven 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.

Das Planfeststellungsverfahren für einen Gewässerausbau zur Herstellung eines Hafens, für den nach dem UVPG eine Verpflichtung zur Durchführung einer UVP besteht (UVP-pflichtiger Gewässerausbau), hat den Anforderungen des UVPG zu entsprechen (§ 70 Abs. 2 WHG). Auf Ziffer B.III.3 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Nach § 129 Abs. 1 Satz 2 NWG in Verbindung mit § 1 Ziffer 6 a) bb) der ZustVO-Wasser ist der NLWKN für die Planfeststellung dieses Gewässerausbaus an der Elbe zuständig.

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

### **B.III Materielle rechtliche Würdigung**

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

##### **B.III.1.1 Planrechtfertigung**

Die allgemeine Planrechtfertigung für das Vorhaben ist gegeben. Der Rechtsprechung des BVerwG zufolge kann ein Vorhaben der öffentlichen Infrastruktur nur zugelassen werden, wenn es, gemessen an den Zielen des jeweils einschlägigen Fachplanungsgesetzes, gerechtfertigt ist (fachplanerische Zielkonformität; BVerwGE 71, 166, 168 f; BVerwGE 127, 95, 102 f). Bei dem ungeschriebenen Erfordernis der Planrechtfertigung handelt es sich um eine Ausprägung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes, welcher vor dem Hintergrund der regelmäßig eigentumsbeeinträchtigenden Wirkung planfeststellungsbedürftiger Vorhaben Geltung beansprucht.

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 private Rechte zu überwinden. Neben der Übereinstimmung mit den Zielen des Gesetzes muss das Vorhaben für sich in Anspruch nehmen können, in der konkreten Situation erforderlich zu sein.

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist dazu strikte Erforderlichkeit und Unausweichlichkeit nicht vorausgesetzt. Voraussetzung für die Planrechtfertigung ist, dass das Vorhaben, gemessen an den Zielen des jeweils zugrunde liegenden Fachplanungsgesetzes vernünftigerweise geboten ist, weil für dieses ein konkreter Bedarf besteht.

Ob sich die Verwirklichung dieses Ziels auch gegenüber gegenläufigen Interessen durchzusetzen vermag, ist indes keine Frage der Planrechtfertigung, sondern der Abwägung.

Ausreichend ist es für die Rechtfertigung der beantragten Planung, wenn die neuen Kaianlagen eine so deutliche Verbesserung des Umschlags und eine Erhöhung der Umschlagkapazitäten ermöglichen, dass die Planung als vernünftigerweise geboten angesehen werden kann. Die Planrechtfertigung ist vorliegend gegeben, denn das planfestgestellte Vorhaben entspricht diesen Anforderungen.

Die Planfeststellungsbehörde ist zu dem Ergebnis gelangt, dass die festgestellten Anlagen für die Erreichung des mit dem Vorhaben verfolgten Zwecks, rechtzeitig Vorsorge für die bedarfsgerechte Verschiffung von Offshore-Windenergieanlagenanteilen vom Standort Cuxhaven zu ermöglichen, erforderlich sind. Die Maßnahme liegt im überwiegenden öffentlichen Interesse.

Das Land Niedersachsen hat sich das Ziel gesetzt, bis 2020 ca. 25% seines Gesamtenergieverbrauchs durch erneuerbare 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 ein großes Flächenpotential für den Bau und die Montage der Windenergieanlagen, liegen dicht an den zu erschließenden Windkraftfeldern und sind überdies gut mit dem Hinterland verbunden.

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. 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.

Die natürlichen gegebenen Standortvorteile wie die zentrale Lage am Eingang zur Nordsee, der Vorzug eines tideunabhängigen, seeschifftiefen Fahrwassers und großräumige Montage- und Lagerflächen in unmittelbarer Nähe sind ideale Merkmale für den Hafen Cuxhaven als Offshore-Basishafen und die stetige Erweiterung von Hafenflächen.

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. Die Küstenländer, u. a. Niedersachsen, haben in ihrem Papier „Forderungen an eine neue Bundesregierung“ vom 13.10.2009 dem Ausbau der Offshore-Windenergie und der dazugehörigen Hafeninfrastruktur außerordentlich hohe Priorität eingeräumt.

Um im Wettbewerb mit anderen Nordseehäfen bestehen zu können, müssen die infrastrukturellen Voraussetzungen für den Offshore-Basishafen Cuxhaven erfüllt

werden. Die Verfügbarkeit der nötigen Infrastruktureinrichtungen muss gewährleistet sein, damit die wirtschaftlichen Möglichkeiten, die sich aus dem expandierenden Windenergiemarkt ergeben, ausgeschöpft werden können.

Die RoRo-Schiffsliegeplätze des Mehrzweckterminals sind bereits weitgehend ausgelastet. Die Kapazitätsgrenze der RoRo-Liegeplätze ist annähernd erreicht, jeder zusätzlich akquirierte Dienst würde je nach Anlauffrequenz die Abfertigungsqualität durch Wartezeiten auf freie Liegeplätze erheblich einschränken. Um die im Markt bestehenden Wachstumschancen nutzen zu können, benötigt das Mehrzweckterminal dringend einen weiteren Liegeplatz. Zwischenzeitlich hat sich herausgestellt, dass sich der Bedarf für Liegeplatz 4 erheblich größer darstellt als zum Zeitpunkt der Antragstellung im Jahre 2007.

Die Liegeplätze 8 und 9 werden mit der Verschiffung von schweren Gütern wie Gründungselementen und Rohren voll ausgelastet sein. Zusätzlicher Offshore-Güterumschlag muss über Liegeplatz 4 abgewickelt werden. Ebenfalls werden Teilanlieferungen vor Ort montiert, die dann direkt verschifft werden sollen. Da die Schwerlastplattform im Liegeplatz 4 mit integriert ist, kann parallel eine Nutzung für schwere Offshore-Güter ergänzt werden. Die Akquisition dieses Bereiches hat nach Angabe der Antragstellerin bereits begonnen.

Die Offshore-Windenergie hat unter allen erneuerbaren Energien in Europa mittelfristig das größte Ausbaupotential und erlebt auch weltweit eine erhebliche Wachstumsphase. Um an dieser expandierenden Marktentwicklung zu partizipieren, sollen die kürzlich geschaffenen, optimalen Infrastrukturen für die Offshore-Industrie weiter ausgebaut werden. Die Förderung dieser positiven Entwicklung wird in der Region als große Chance zur ökonomischen Stärkung des Wirtschaftsstandortes betrachtet und trägt zur Schaffung von langfristigen, qualitativ hochwertigen Arbeitsplätzen in einer strukturschwachen Region bei.

Mit großflächigen Hafenerweiterungen hat Cuxhaven die Chance, sich europaweit zum Zentrum eines Offshore-Basishafens zu entwickeln. Das öffentliche Interesse an der Erweiterung des Europakais mit einem zusätzlichen Liegeplatz sowie Hinterland-, Lager- und Montageflächen einschl. der erforderlichen Infrastruktur ist sehr hoch. Cuxhaven wird durch diese Entwicklung zu einem leistungsstarken Hafenstandort.

Im Übrigen wird auf die Darstellung der Begründung der Maßnahme im Erläuterungsbericht (Heft 1A) Bezug genommen, in dem der Bedarf hinreichend dargelegt ist.

### **B.III.1.2 Varianten**

Zum festgestellten Vorhaben gibt es keine Alternativen, die sich als eindeutig vorzugswürdig aufdrängen. Die Variantenbeurteilung ist abhängig von den Anforderungen, die an einen neuen Liegeplatz zu stellen sind. Folgende Voraussetzungen sind für Aufbau eines Standortes, der sich als kompletter Offshore-Basishafen in den Bereichen Produktion, Montage, Verschiffung, Unterhaltung und Betrieb der zukünftigen Windenergie-Anlagen in der Nordsee eignet, zu stellen:

- Direkter sowie tide- und schleusenunabhängiger Anschluss an das Wasserstraßennetz.

- Für Gewicht und Fläche ausreichend dimensionierte Kaianlage inkl. Verladeanlagen (Kräne, etc.)
- Geräumige Vorstaufflächen direkt an der Kaianlage.
- Unmittelbar anschließende Gewerbeflächen für die Produktion und Montage sowie Unterhaltung und Betrieb sowie Anschluss an das Mehrzweckterminal.
- Günstige Straßen- und Bahnanbindung
- Als weiteres Kriterium muss die Vorderkante des Kais einen Abstand vom südlichen Fahrwasserrand (Tonnenstrich der Tonnen 33 und 35) von mindestens 250 m einhalten.

Da vormals freie Flächen im Bereich des Grodener Hafens durch den Bau der Liegeplätze 8 und 9 belegt sind, stehen nur noch nicht ausgebaute Hafenbereiche zur Verfügung. Die Antragstellerin hat für die neue Umschlagsanlage den südöstlich des Mehrzweckterminals am Europakai gelegenen Bereich gewählt, da dort eine bereits durch Uferböschungen vorbelastete Wasserfläche vorhanden ist und sich die Anlage an dieser Stelle als eine kontinuierliche Fortentwicklung der vorhandenen Hafenanlagen nach Südosten darstellt. Die Antragstellerin hat sich für die Ausführungsvariante 2 entschieden, d.h. die Verlängerung des Europakais in südöstliche Richtung mit einer Abwinkelung um  $7,31^\circ$  nach Osten, die eine zukünftige weitere Erweiterung der Kaianlage berücksichtigt. Damit ergeben sich ein Mindestabstand zum Fahrwasser von 250 m und eine Terminalfläche von ca. 8,5 ha. Die bereits fertig gestellte Schwerlastplattform wurde mit dieser Abwinkelung bereits gebaut, somit erweist sich die Erweiterung des Europakais als Verlängerung der Plattformvorderkante. Darüber hinaus berücksichtigt diese Variante durch Abwinkelung der Kaikante, dass die Fahrrinne elbaufwärts in Richtung Osten schwenkt. Dadurch können günstigere Voraussetzungen für künftige Kaiverlängerungen geschaffen werden.

Die Antragstellerin hat die Auswahl der beantragten und nunmehr festgestellten Variante des Liegeplatzes 4 im Hafen Cuxhaven im Erläuterungsbericht begründet. Diese Variantenwahl ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar und nicht zu beanstanden. Andere, eindeutig vorzugswürdige Varianten wurden weder im Anhörungsverfahren angesprochen noch drängen sich diese auf.

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

Ausbaumaßnahmen an oberirdischen Gewässern müssen sich gemäß § 107 NWG an den Bewirtschaftungszielen des § 27 WHG ausrichten und dürfen die Erreichung dieser Ziele nicht gefährden.

Oberirdische Gewässer sind, soweit sie nicht als künstlich oder erheblich verändert eingestuft sind, so zu bewirtschaften, dass eine nachhaltige Veränderung ihres ökologischen und chemischen Zustandes vermieden und ein guter ökologischer und chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden (§ 27 Abs. 1 WHG) bzw. die als künstlich oder erheblich verändert eingestuften oberirdischen Gewässer sind so zu bewirtschaften, dass eine nachteilige Veränderung ihres ökologischen Potentials und chemischen Zustandes vermieden und ein gutes ökologisches Potential und ein guter chemischer Zustand erreicht werden (§ 27 Abs. 2 WHG). Ausbaumaßnahmen müssen sich an den Bewirtschaftungszielen des § 27 WHG ausrichten und dürfen die Erreichung dieser Ziele nicht gefährden. Sie müs-

sen den im Maßnahmenprogramm nach § 82 WHG gestellten Anforderungen entsprechen (§ 107 NWG).

Der Wasserkörper „Elbe (Übergangsgewässer)“ ist als erheblich veränderter Wasserkörper eingestuft und im Bereich des Vorhabens bereits durch andere Hafenanlagen und die Nutzung der Bundeswasserstraße als Schifffahrtsweg verändert. Signifikante nachteilige Veränderungen des ökologischen Potentials und des chemischen Zustandes des gesamten Wasserkörpers sind nicht zu erwarten. Die als nicht erheblich bewerteten Beeinträchtigungen durch die planfestgestellte Maßnahme sind nur lokal im Vorhabensbereich zu erwarten und haben keine Auswirkungen auf den gesamten Bereich des Wasserkörpers „Elbe (Übergangsgewässer)“. Der Wasserkörper reicht von der Schwingemündung bis Cuxhaven. Gemessen an der Gesamtgröße des Wasserkörpers der Elbe ist nur ein vergleichsweise sehr kleiner Abschnitt von dem Vorhaben berührt. Auf das Kapitel 8 („Verträglichkeit des Vorhabens mit den Zielen der EU-Wasserrahmenrichtlinie (WRRL)“) der Planunterlage Heft 9A wird Bezug genommen.

§ 67 Abs. 1 WHG fordert darüber hinaus, dass Gewässer so auszubauen sind, dass natürliche Rückhalteflächen erhalten bleiben, das natürliche Abflussverhalten nicht wesentlich verändert wird, naturraumtypische Lebensgemeinschaften bewahrt und sonstige erhebliche nachteilige Veränderungen des natürlichen oder naturnahen Zustands des Gewässers vermieden oder, soweit dies nicht möglich ist, ausgeglichen werden.

Die Planfeststellungsbehörde ist zu dem Ergebnis gelangt, dass das Vorhaben im Hinblick auf die Maßgaben der §§ 27 und 67 WHG bzw. des § 107 NWG zulässig ist.

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

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

Die Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß UVPG und NUVPG soll Umweltbelange berücksichtigungsfähig machen, so dass sie angemessen in die Gesamtabwägung eingebracht werden können. Auf Grundlage einer zusammenfassenden Darstellung der Umweltauswirkungen gemäß § 11 UVPG auf die Schutzgüter des § 2 Abs. 1 Nr. 1 – 4 UVPG werden diese nach Maßgabe gesetzlicher Umwelanforderungen der Fachgesetze bewertet und bei der Entscheidung über die Zulässigkeit des Projektes im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge berücksichtigt (§ 12 UVPG).

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

- Unterlagen der Antragstellerin (§ 6 UVPG); insbesondere: Umweltverträglichkeitsstudie (UVS), FFH-Verträglichkeitsuntersuchung (FFH-VU), spezielle Artenschutzprüfung und WRRL-Verträglichkeitsprüfung
- Sonstige Quellen

Gegenstand der Umweltverträglichkeitsprüfung sind die Schutzgüter Mensch (einschließlich der menschlichen Gesundheit), Tiere, Pflanzen und Biotoptypen, biolo-

gische Vielfalt, Boden und Sedimente, 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 der Antragstellerin)
- Kurzbeschreibung der anlage-, bau- und betriebsbedingten Umweltauswirkungen (Angaben der Antragstellerin)
- Kurzbeschreibung der vorgesehenen Schutzmaßnahmen (Angaben der Antragstellerin)

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.III.3.2 Vorhabensbeschreibung**

#### **B.III.3.2.1 Anlass**

Die Niedersachsen Ports GmbH & Co KG, Niederlassung Cuxhaven, plant eine Erweiterung des Europakais in östlicher Richtung. Die Errichtung eines zusätzlichen Liegeplatzes einschließlich dazugehöriger Betriebs- und Lagerflächen soll vornehmlich der Verschiffung von Offshore-Windenergieanlagen sowie der Erweiterung des bestehenden Mehrzweckterminals dienen. Der geplante Liegeplatz soll eine nutzbare Länge von 240 m erhalten; die zugeordneten Betriebs- und Lagerflächen eine Fläche von rund 8,5 ha. Der Liegeplatz wird für Schiffe mit einem Tiefgang von bis zu 14,30 m nutzbar sein. Die am Liegeplatz und in der wasserseitigen Zufahrt herzustellende Tiefe beträgt NN -17,50 m.

#### **B.III.3.2.2 Kurzbeschreibung der beantragten Baumaßnahme**

Zu dieser Erweiterung gehören im Wesentlichen:

- Rückbau von vorhandenen Bühnen, einer Ufersicherungswand und einer Uferböschung
- Herstellung der wasserseitigen Zufahrt durch Vertiefung der Elbsohle auf NN -17,50 m
- Bau der unter 2.1 erwähnten 8,5 ha großen Terminalfläche durch Aufspülung und Befestigung
- Bau des unter 2.1 erwähnten Kaibauwerkes

Die genaue Beschreibung der beantragten neuen Anlagen kann Ziffer B.I dieses Planfeststellungsbeschlusses sowie den festgestellten Planunterlagen entnommen werden (vgl. insbesondere Heft 1A, S. 31 ff sowie Heft 9A, S. 12ff).

#### B.III.3.2.3 Alternativen und Varianten

Die seitens der Antragstellerin vorgelegten Unterlagen enthalten eine Variantendiskussion gemäß § 6 Absatz 3 Nr. 5 UVPG (vgl. Heft 1A, S. 24 sowie Heft 9A, S. 296 ff). Hier werden insgesamt drei Varianten charakterisiert (einschließlich der letztlich gewählten Ausführungsvariante).

Zusammenfassend ergibt sich folgendes Bild: Die aufgezeigten Varianten zeigen hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die Umwelt keine entscheidenden Unterschiede. Im Hinblick auf die Erreichung des Planungszwecks ist jedoch nur die schließlich gewählte Ausführungsvariante wirklich zielführend, da die Alternativen entweder nicht die erforderlichen Betriebs- und Lagerflächen ermöglichen oder die im Hinblick auf die abzusehenden zusätzlichen Erweiterungen wünschenswerte Parallelität der Kaikante zur Fahrrinne vermissen lassen.

Eine Variante, die den Planungszweck erreicht und dabei eine geringere Umweltbelastung hervorruft, ist nicht ersichtlich.

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

B.III.3.3.1 Schutzgut Mensch  
(vgl. Antrag auf Planfeststellung, Heft 9A, S. 24 ff)

B.III.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“. Der Aspekt „Erholung“ wird dem Schutzgut Landschaft zugeordnet.

Es wurden seitens der Antragstellerin folgende Unterlagen zugrunde gelegt:

- Flächennutzungsplan der Stadt Cuxhaven (Stand November 1996)
- 71. Änderung des Flächennutzungsplanes („Fläche für Forschung und Entwicklung von Windenergieanlagen östlich der Baumrönne“)
- alle hafengebundenen Bebauungspläne (B-Pläne Nr. 110, 111, 112, 113/1, 113/2, 114)

- Schalltechnisches Gutachten zum Planfeststellungsverfahren (Bonk-Maire-Hoppmann GBR 2010)
- ergänzende Angaben von der Internetseite der Stadt Cuxhaven.

#### B.III.3.3.1.2 Umweltauswirkungen

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

Anlagebedingte Auswirkungen werden nicht erwartet, da das Plangebiet fast ausschließlich Wasserflächen umfasst, denen keine Bedeutung für gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse beizumessen ist.

An betriebsbedingten Auswirkungen sind ebenfalls Lärmemissionen, optische Störungen, Erschütterungen sowie Emissionen von Luftschadstoffen und Stäuben und sonstige Schadstofffreisetzungen vorstellbar.

Nach Auswertung aller relevanten Unterlagen werden sich die Beeinträchtigungen des Schutzgutes Mensch unterhalb der Erheblichkeitsschwelle bewegen.

#### B.III.3.3.1.3 Vorgesehene Schutz- und Kompensationsmaßnahmen

- Die Durchführung von lärmintensiven Baumaßnahmen ist nur tagsüber zulässig.
- Zur Reduzierung der Geräusentwicklung erfolgt, soweit bautechnisch machbar, die Verwendung von Vibrationsrammen statt von Schlag- oder Explosionsrammen.
- Zur Reduzierung der Geräusentwicklung erfolgt, soweit bautechnisch machbar, die Verwendung von Hopperbaggern statt Eimerkettenbaggern.
- Bis zur endgültigen Befestigung erfolgt die Beregnung des Spülfeldes zur Vermeidung von Staubemissionen.

Obwohl nicht zwingend erforderlich, wird aus Vorsorgegründen auch die folgende Maßnahme vorgesehen:

- Zu Beginn der Arbeiten mit Schlag- oder Explosionsrammen erfolgt an den maßgeblichen Immissionspunkten die Durchführung von Schallmessungen. Im Falle der Überschreitung der maximalen Toleranzbereiche sind geeignete Maßnahmen zur Lärminderung zu ergreifen.

#### B.III.3.3.2 Schutzgut Pflanzen und Biototypen (vgl. Antrag auf Planfeststellung, Heft 9A, S. 32 ff)

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

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

Es wurden seitens der Antragstellerin folgende Unterlagen zugrunde gelegt:

- Biotypenkartierung Mai 2005

Die Ergebnisse der Untersuchungen zum Schutzgut Pflanzen, insbesondere die Beschreibung der vorgefundenen Biotoptypen und ihre Bewertung, finden sich im Heft 9A der Antragsunterlagen ab Seite 33.

#### B.III.3.3.2.2 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. Da der eigentliche Vorhabensbereich mit Ausnahme von rund 1,7 ha Grünland ausschließlich Wasser- bzw. Wasserwechselflächen sowie Küstenschutzanlagen u. ä. umfasst, werden die vorgenannten Auswirkungen v. a. für Hilfsflächen außerhalb der neuen Hafenanlage Bedeutung haben.

An anlagebedingten Auswirkungen sind zu erwarten: Verlust vorhandener Flächen mit unterschiedlicher Vegetationsausprägung durch Aufspülung und/ oder Versiegelung auf ca. 8,5 ha sowie durch Sohlvertiefungen im Bereich der Liegewanne zur Herstellung der wasserseitigen Zufahrt auf 7,6 ha. Darüber hinaus erfolgt eine indirekte Veränderung 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.III.3.3.2.3 Vorgesehene Schutz- und Kompensationsmaßnahmen

- Die landseitigen Baustellenflächen werden erforderlichenfalls so weit als möglich auf bereits versiegelten Flächen angelegt. Sollten darüber hinaus vorübergehend Baustellenflächen erforderlich werden, so werden diese nach Abschluss der Arbeiten zurückgebaut. Dies umfasst im Bedarfsfall die Lockerung verdichteter und/ oder die Wiederandekung abgetragener Bodenschichten.
- Die an das Baufeld angrenzenden hochwertigen Watt- und Flachwasserbereiche werden abgesperrt bzw. deutlich gekennzeichnet.
- Bis zur endgültigen Befestigung erfolgt die Beregnung des Spülfeldes zur Vermeidung von Staubemissionen.

Für die hervorgerufenen erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Pflanzen und Biotoptypen sieht der Antrag im landschaftspflegerischen Begleitplan Kompensation durch Flächenaufwertungen in den Bereichen Belum und Hemmoor vor (vgl. Planunterlage Heft 9A, S. 244 ff). Beide Gebiete werden dem gesetzlichen Anspruch nach § 15 BNatSchG gerecht, wonach die Ersatzmaßnahmen im gleichen Naturraum wie der Eingriff zu erfolgen haben. Für die Maßnahmen im Bereich Belum hat die Antragstellerin im Laufe des Anhörungsverfahrens eine Ausführungsplanung vorgelegt. Die Ersatzmaßnahmen in Belum werden mit diesem Beschluss festgestellt. Die beantragten und im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Heft 9A) auf den Seiten 255 ff dargestellten Ersatzmaßnahmen im Bereich

Hemmoor werden mit diesem Planfeststellungsbeschluss nicht mit festgestellt (siehe Ziffer A.II.1.1). Die Festsetzung der konkreten Kompensationsmaßnahmen im Bereich Hemmoor bleibt einer ergänzenden Entscheidung der Planfeststellungsbehörde vorbehalten.

#### B.III.3.3.3 Schutzgut Biologische Vielfalt

(vgl. Antrag auf Planfeststellung, Heft 9A, S. 79 ff)

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

Der Begriff „Biologische Vielfalt“ wurde unterteilt in die Segmente

- Artenvielfalt,
- Ökosystemvielfalt, Genetische Vielfalt.

Als Grundlage der Bewertung der biologischen Vielfalt dienen im Wesentlichen die Indikatoren:

- Vielfalt an Ökosystemen (Biotoptypen): Standort und Standortverhältnisse, Qualität des Bodens und der Gewässer
- Vielfalt an Lebensgemeinschaften (Flora und Fauna)
- Vielfalt an Arten (Flora und Fauna)
- Genetische Vielfalt innerhalb der Arten

Zum Schutzgut Biologische Vielfalt erfolgten keine eigenständigen Bestandsaufnahmen; vielmehr werden die für die Beschreibung und Bewertung der biologischen Vielfalt notwendigen Angaben aus den Erfassungen von Vegetation und Biotoptypen, verschiedenen Tiergruppen sowie der Auswertung der Angaben zu Boden und Grundwasser abgeleitet.

Räumlich-funktional wurde das Plangebiet unterteilt in terrestrische (Deich und Grünland) und marine Strukturen (Brackwasserwatt, Küstenschutzbauwerke, Sublitoral, Miesmuschelbänke). Es finden sich insgesamt elf abgrenzbare Biotoptypen.

Insgesamt sind im Einwirkungsbereich des Liegeplatzes 4 zehnte Brutvogelarten, 43 Rastvogelarten und elf Arten von Benthos-Organismen nachweisbar. Des Weiteren sind 33 Fischarten zu erwarten und drei Spezies von Meeressäugern.

##### B.III.3.3.3.2 Umweltauswirkungen

Die Umsetzung der Hafenplanung ist mit der vollständigen Auffüllung, Überbauung und Verdichtung von Deich- und Wattflächen in einer Größe von 8,5 ha verbunden; betroffen hiervon sind sechs verschiedene Biotoptypen.

Es ist mit (Teil-)Lebensraumverlusten von zehn Brutvogelarten, 43 Rastvogelarten, 11 Benthos-Arten, 33 Fischarten und drei Meeressäugerarten zu rechnen. Dazu kommen Baggerflächen und Liegewannen, die Watt- und Sublitoralflächen in einer Größe von insgesamt 24 ha beanspruchen. Diese werden zwar nicht vollständig technisch überformt, sind jedoch aufgrund der regelmäßigen Unterhaltung nur bedingt als Lebensraum insbesondere für anspruchsvollere Tier- und Pflanzenarten geeignet. Ubiquitäre Arten allerdings werden diese Flächen zum Teil nutzen können.

Das Vorhaben hat also unzweifelhaft Auswirkungen auf das Schutzgut Biologische Vielfalt. Diese sind aber räumlich begrenzt und stellen im Gesamtkontext des Elbästuars keinen spürbaren Verlust dar.

#### B.III.3.3.3.3 Vorgesehene Schutzmaßnahmen

Die im Hinblick auf die anderen Schutzgüter, hier besonders Pflanzen und Bio-  
toptypen sowie Tiere, vorgesehenen Schutz- und Kompensationsmaßnahmen die-  
nen gleichfalls auch der Verhinderung von vermeidbaren Beeinträchtigungen des  
Schutzgutes biologische Vielfalt bzw. dem Erhalt und der Weiterentwicklung des-  
selben an anderer Stelle im vom Eingriff betroffenen Raum.

#### B.III.3.3.4 Schutzgut Tiere (vgl. Antrag auf Planfeststellung, Heft 9A, S. 40 ff)

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

###### Benthos

(vgl. Antrag auf Planfeststellung, Heft 9A, S. 41 ff)

Zur Beschreibung und Bewertung der Benthos-Organismen wurde ein externes  
Gutachten erstellt (Kalberlah-Bodenbiologie 2005). Im Rahmen dieses Gutachtens  
erfolgte eine systematische transekt-orientierte Beprobung der küstennahen Elb-  
bereiche zwischen dem bestehenden Europakai und der breitesten Stelle der Vor-  
deichsflächen nordöstlich des Grodener Hafens.

Alle nachgewiesenen Benthos-Arten sind als weit verbreitet und verhältnismäßig  
wenig anspruchsvoll einzustufen; die Individuenzahlen bleiben, soweit quantitative  
Angaben gemacht werden können, in den meisten Fällen hinter den zu erwarten-  
den Werten zurück. Unter diesen Umständen erreichen nur 1,25 ha hinsichtlich der  
Bewertung eine besondere Bedeutung (darunter die Teilfläche einer Miesmu-  
schelbank), weitere 7,5 ha sind von allgemeiner Bedeutung und die verbleibenden  
53,25 ha werden als von geringer Bedeutung bewertet.

###### Brutvögel

(vgl. Antrag auf Planfeststellung, Heft 9A, S. 46 ff)

Die Erfassung der Brutvögel berücksichtigt einen Radius von 500 m um das Plan-  
feststellungsgebiet und erfolgte in Form von sieben Tagesbegehungen zwischen  
Ende März und Anfang Juni.

Es wurden zehn Brutvogelarten festgestellt, darunter mit dem Wiesenpieper eine  
Art der Vorwarnliste. Da keine nach der Roten Liste der Brutvögel als wenigstens  
gefährdet eingestuften Arten nachgewiesen werden konnten, ist eine Bewertung  
des UG nach der standardisierten Methode von Wilms et al. (1997) (soweit nicht  
anders angegeben, befinden sich die Nachweise für alle Literaturangaben im An-  
trag auf Planfeststellung, Heft 9A, S. 311 ff) nicht möglich.

###### Gastvögel

(vgl. Antrag auf Planfeststellung, Heft 9A, S. 49 ff)

Der Erfassung der Gastvögel erfolgte aufgrund deren größerer Störungsempfind-  
lichkeit in einem Radius um 1000 m um das Planfeststellungsgebiet, wobei der Un-  
tersuchungsraum im Südosten um die Flächen bis zur Baumrönne erweitert wur-  
de. Die Untersuchung erfolgte in Form von 18 Begehungen in der Zeit vom De-

zember bis zum November des folgenden Jahres nach der Methode von Bibby et al. (1995).

Im Zuge der Erfassungen konnten insgesamt 43 Gastvogelarten festgestellt werden. Für das Gebiet mit einem Radius von 1000 m um den Bereich der Hafenerweiterung, das als eigentliche Einflusszone gelten kann, kann für die Küstenseeschwalbe eine lokale Bedeutung festgestellt werden. In dem darüber hinausgehenden Teil des Untersuchungsgebietes, der allerdings vom Liegeplatz 4 allenfalls noch indirekt beeinflusst wird, erreichen auch andere Gastvogelarten höhere Tagesmaxima, so dass z.B. für die Krickente sogar eine regionale Bedeutung attestiert werden kann.

#### Fische

(vgl. Antrag auf Planfeststellung, Heft 9A, Seiten 60 ff und S. 158 ff)

Es wurden seitens der Antragstellerin folgende Unterlagen zu Grunde gelegt:

- UVU für die Errichtung eines Kohlekraftwerkes in Brunsbüttel (Schubert 2008)
- Untersuchungen im Bereich der Erweiterung des Offshore-Basishafens 2009
- UVU Fahrrinnenanpassung Unter- und Außenelbe (IBL & IMS 2007)
- Daten der ARGE Elbe.

Die Tideelbe bei Cuxhaven ist Lebensraum zahlreicher euryhaliner und mariner Fischarten (vgl. Heft 9A, Seiten 63, 64 f), die den Bereich als Aufwuchs-, Rückzugs- und Nahrungsgebiet sowie teilweise sogar als Laichhabitat nutzen. Die hohe Gesamtartenzahl (je nach Quelle 15 bis 26 Fischarten einschl. 3 „potenziell vorkommender“ Spezies), der allerdings zum Teil eine geringe Individuenzahl gegenübersteht, macht die Elbe im Bereich Cuxhaven grundsätzlich zu einem Bereich mit hoher Wertigkeit für die Fischfauna (vgl. Heft 9A, S. 65). Der eigentliche Vorhabensbereich allerdings ist aufgrund der Vorbelastungen, der hohen Strömungsgeschwindigkeiten und des fehlenden Angebots an Rast- und Aufenthaltsmöglichkeiten für die Fischfauna nur von eingeschränkter bis mittlerer Bedeutung.

#### Marine Säuger

(vgl. Antrag auf Planfeststellung, Heft 9A, S. 73 ff und S. 166 ff)

Beschreibung und Bewertung dieser Faunengruppe basieren auf folgenden Unterlagen:

- SCANS-Studie
- MINOS-Studie
- Bestandszahlen der Nationalparke Niedersächsisches und Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer
- ergänzend: Zufallsichtungen von Schweinswalen in der Elbe

In der Elbe im Bereich der geplanten Hafenerweiterung ist grundsätzlich mit drei Arten mariner Säuger zu rechnen: Seehund, Kegelrobbe und Schweinswal. Dem Seehund dient der Bereich als Aufzucht- und Nahrungsgebiet, der Kegelrobbe in vermutlich nur geringem Umfang als Nahrungsgebiet und dem Schweinswal ebenfalls als Aufenthalts- und Nahrungsgebiet.

#### B.III.3.3.4.2 Umweltauswirkungen (vgl. Antrag auf Planfeststellung, Heft 9A, S. 70 ff)

##### Benthos

Durch indirekte Veränderung von Standorteigenschaften durch Erschütterungen, Sedimentation und Trübungen werden maßgebliche baubedingte Auswirkungen hervorgerufen. Gleiches gilt für denkbare Schadstoffbelastungen infolge der Bauarbeiten.

Der direkte Verlust von Lebensraum, Nahrungs- und Fortpflanzungshabitaten sowie von Filtrierleistungen und Reinigungsfunktionen durch die Aufspülung von Watt- und Sublitoralfächen, den Rückbau der Uferbefestigungen sowie durch Sohlvertiefungen im Bereich der Liegewanne und der wasserseitigen Zufahrt stellen wesentliche anlagebedingte Auswirkungen dar. Dies gilt auch für eine zu erwartende Änderung der Strömungsverhältnisse sowie des Erosions- und Sedimentationsgeschehens.

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

##### Brutvögel

Baubedingte Auswirkungen können eintreten durch Meidungsreaktionen, hervorgerufen durch optische und akustische Störungen oder auch Erschütterungen.

Mit maßgeblichen anlagebedingten oder betriebsbedingten Auswirkungen des Vorhabens auf Brutvögel ist in Anbetracht der Vorbelastungen und der geringen Wertigkeit der vorgefundenen Brutvogelfauna nicht zu rechnen.

##### Gastvögel

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

An betriebsbedingten Auswirkungen sind insbesondere indirekte Lebensraumverluste infolge Meidungsreaktionen wegen optischer und akustischer Störungen zu erwarten. Diese Beeinträchtigungen sind insgesamt als erheblich einzustufen

##### Fische

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

Anlagebedingte Auswirkungen werden hervorgerufen durch den Verlust von Wander- und tlw. Aufenthaltshabitaten durch Überspülung bzw. durch Abgrabung von Teilbereichen der Muschelbank.

Betriebsbedingte Auswirkungen werden entstehen durch Sedimentaufwirbelungen und Trübungen durch Unterhaltungsbaggerungen.

##### Marine Säuger

Baubedingte Beeinträchtigungen sind zu erwarten durch Schallemissionen aufgrund der Rammarbeiten und durch Sedimentaufwirbelungen infolge der Spülarbeiten. Im Zusammenhang mit diesen Sedimentaufwirbelungen ist die Gefahr nicht auszuschließen, dass anaerobe pathogene Keime (*Clostridium spec.*) auf die Säuger übertragen werden.

Anlagebedingte Auswirkungen sind nicht zu erwarten.

An betriebsbedingten Auswirkungen sind Sedimentaufwirbelungen durch die regelmäßig stattfindenden Unterhaltungsbaggerungen nicht auszuschließen.

### B.III.3.3.4.3 Vorgesehene Schutz- und Kompensationsmaßnahmen

#### Benthos

- Die an das Baufeld angrenzenden hochwertigen Watt- und Flachwasserbereiche werden abgesperrt bzw. deutlich gekennzeichnet.
- Es erfolgt eine mechanische Reinigung des Rückführungswassers aus den Aufspülungen zur Verringerung der Sedimentfrachten.
- Die Ausführung ggf. neu anzulegender Steinschüttungen erfolgt so weit wie möglich ohne Verfüllung der Zwischenräume.
- Die Unterhaltungsbaggerungen werden hinsichtlich Häufigkeit und Umfang auf die bedarfsgemäßen Erfordernisse beschränkt.

#### Gastvögel

- Die an das Baufeld angrenzenden hochwertigen Watt- und Flachwasserbereiche werden abgesperrt bzw. deutlich gekennzeichnet.
- Zur Reduzierung der Geräusentwicklung erfolgt, soweit bautechnisch machbar, die Verwendung von Vibrationsrammen statt von Schlag- oder Explosionsrammen.
- Zur Reduzierung der Geräusentwicklung erfolgt, soweit bautechnisch machbar, die Verwendung von Hopperbaggern statt Eimerkettenbaggern.

#### Fische

- Die an das Baufeld angrenzenden hochwertigen Watt- und Flachwasserbereiche werden abgesperrt bzw. deutlich gekennzeichnet.
- Die Rammarbeiten sind mit niedriger Frequenz zu beginnen, die dann langsam zu steigern ist („ramp-up“).
- Zur Reduzierung der Geräusentwicklung erfolgt, soweit bautechnisch machbar, die Verwendung von Vibrationsrammen statt von Schlag- oder Explosionsrammen.
- Zur Reduzierung der Geräusentwicklung erfolgt, soweit bautechnisch machbar, die Verwendung von Hopperbaggern statt Eimerkettenbaggern.
- Die Durchführung von lärmintensiven Baumaßnahmen ist nur tagsüber zulässig.
- Während der Kernwanderzeit der Finte zwischen dem 15. April und dem 15. Juni ist die Durchführung von Schlagrammarbeiten unzulässig.
- Die Ausführung ggf. neu anzulegender Steinschüttungen erfolgt so weit wie möglich ohne Verfüllung der Zwischenräume.
- Die Unterhaltungsbaggerungen werden hinsichtlich Häufigkeit und Umfang auf die bedarfsgemäßen Erfordernisse beschränkt.
- Die Oberflächenentwässerung der Terminalfläche wird mit ausreichend bemessenen Speicherbecken zum Auffangen kontaminierten Abflusses z.B. nach Unfällen oder Bränden ausgerüstet.
- Die Oberflächenentwässerung der Terminalfläche wird mit einer mechanischen Vorreinigung und mit Schadstoffabscheidern ausgerüstet.
- Zur Verringerung von Sedimentfrachten wird das Rückführungswasser aus den Aufspülungen mechanisch gereinigt.

#### Marine Säuger

- Spätestens 30 Minuten vor Beginn von Rammarbeiten werden Vergrämer eingeschaltet, um marine Säuger aus dem Einwirkungsbereich zu vertreiben.
- Die Rammarbeiten sind mit niedriger Frequenz zu beginnen, die dann langsam zu steigern ist („ramp-up“).
- Zur Reduzierung der Geräuschentwicklung erfolgt, soweit bautechnisch machbar, die Verwendung von Vibrationsrammen statt von Schlag- oder Explosionsrammen.
- Zur Reduzierung der Geräuschentwicklung erfolgt, soweit bautechnisch machbar, die Verwendung von Hopperbaggern statt Eimerkettenbaggern.

Die hervorgerufenen erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Tiere sollen laut landschaftspflegerischem Begleitplan kompensiert werden durch Flächenaufwertungen in den Bereichen Belum und Hemmoor (vgl. Antrag auf Planfeststellung, Heft 9A, S. 244 f). Die Ersatzmaßnahmen in Belum werden mit diesem Beschluss festgestellt. Die Festsetzung der konkreten Kompensationsmaßnahmen im Bereich Hemmoor bleibt einer ergänzenden Entscheidung der Planfeststellungsbehörde vorbehalten.

#### B.III.3.3.5 Schutzgut Boden und Sedimente (vgl. Antrag auf Planfeststellung, Heft 9A, S. 82 ff)

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

Das Untersuchungsgebiet für dieses Schutzgut liegt in einem Radius von 500 m um das Planfeststellungsgebiet und beinhaltet auch die Watt- und Wasserflächen, auch wenn diese nach der Legaldefinition des § 2 (1) Bundesbodenschutzgesetz keine Böden im eigentlichen Sinne darstellen. Als „Unterwasserböden“ werden sie jedoch aufgrund deutlicher inhaltlicher Entsprechungen zu diesem Schutzgut gestellt.

Es wurden seitens der Antragstellerin folgende Unterlagen zugrunde gelegt:

- Bodenübersichtskarte 1:50.000 (NLfB 1997)
- Untersuchung und Beurteilung des Baugrundes (Steinfeld und Partner 2006)
- Benthos-Untersuchung von Kalberlah-Bodenbiologie 2005
- Untersuchungen zur Änderung der Strömung und der Sedimentation durch die Erweiterung des Europakais (Zimmermann & Stoschek 2005)
- Unterlagen zur Planfeststellung des bestehenden Mehrzweckterminals

Die Böden im terrestrischen Teil des UG sind in Gänze als Auftragsböden anzusprechen; naturnahe, historisch gewachsene Böden sind nicht vorhanden. Die Situation wird zusätzlich dadurch belastet, dass relativ viele Verkehrswege und andere versiegelte Flächen vorhanden sind.

Die im aquatischen Teil des UG anzutreffenden Sedimente fallen im ufernahen Bereich bei Niedrigwasser weitgehend trocken. Durch die vorhandenen Hafen- und Ufersicherungsanlagen ist die Strömungsgeschwindigkeit hier deutlich reduziert, so dass Sedimentationsprozesse begünstigt werden. Im Gegensatz dazu werden

die Sedimente in den tieferen Bereichen aufgrund der hier höheren Strömungsgeschwindigkeiten vorwiegend durch sandige Fraktionen geprägt.

#### B.III.3.3.5.2 Umweltauswirkungen

##### a) 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 Flächen Deichen bzw. Auftragsböden (0,16 ha) durch Überspülung, Überbauung und/ oder Versiegelung.

##### b) aquatische Böden, Sedimente

Baubedingte Auswirkungen entstehen durch die Veränderung von Sedimentflächen zur Größe von ca. 24 ha durch Baggerungen zur Herstellung der Hafenzufahrt und der Liegewannen.

Anlagebedingte Auswirkungen werden hervorgerufen durch den dauerhaften Verlust von aquatischen und semiaquatischen Sedimentflächen von besonderer Bedeutung für den Naturhaushalt im ufernahen Bereich der Elbe durch Überbauung auf 6,65 ha, durch die Überbauung von weiteren 0,5 ha Sedimentflächen ohne besondere Bedeutung sowie durch die Veränderung des Strömungs- und Sedimentationsgeschehens durch Kaibauwerke.

An betriebsbedingten Auswirkungen sind die dauerhafte und wiederkehrende Beeinträchtigung von Sedimentflächen durch Unterhaltungsbaggerungen zu erwarten. Der genaue Umfang ist jetzt noch nicht zu prognostizieren. Diese Maßnahmen werden aufgrund der hohen Sedimentationsdynamik in diesem Bereich nicht als erhebliche Beeinträchtigung bewertet.

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

- Die landseitigen Baustellenflächen werden erforderlichenfalls so weit als möglich auf bereits versiegelten Flächen angelegt. Sollten darüber hinaus vorübergehend Baustellenflächen erforderlich werden, so werden diese nach Abschluss der Arbeiten zurückgebaut. Dies umfasst im Bedarfsfall die Lockerung verdichteter und/ oder die Wiederandeckung abgetragener Bodenschichten.
- Die an das Baufeld angrenzenden hochwertigen Watt- und Flachwasserbereiche werden abgesperrt bzw. deutlich gekennzeichnet.
- Bis zur endgültigen Befestigung wird das Spülfeld zur Vermeidung von Staubemissionen beregnet.
- Sofern bei den Bauarbeiten Hinweise auf bislang nicht bekannte schädliche Bodenveränderungen zutage treten, erfolgt eine unverzügliche Benachrichtigung der zuständigen Bodenschutzbehörde.
- Die Unterhaltungsbaggerungen werden hinsichtlich Häufigkeit und Umfang auf die bedarfsgemäßen Erfordernisse beschränkt.
- Es erfolgt eine mechanische Reinigung des Rückführungswassers aus den Aufspülungen zur Verringerung der Sedimentfrachten.
- Die Oberflächenentwässerung der Terminalfläche wird mit einer mechanischen Vorreinigung und mit Schadstoffabscheidern ausgerüstet.

- Die Oberflächenentwässerung der Terminalfläche wird mit ausreichend bemessenen Speicherbecken zum Auffangen kontaminierten Abflusses z.B. nach Unfällen oder Bränden ausgerüstet.

Die hervorgerufenen erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Boden und Sedimente werden laut landschaftspflegerischem Begleitplan (Heft 9A, S. 244 ff) kompensiert durch Flächenaufwertungen in den Bereichen Belum und Hemmoor. Beide Gebiete werden dem gesetzlichen Anspruch an Ersatzmaßnahmen entsprechend § 15 BNatSchG gerecht, wonach die Ersatzmaßnahmen im gleichen Naturraum wie der Eingriff zu erfolgen haben. Die Ersatzmaßnahmen in Belum werden mit diesem Beschluss festgestellt. Die Festsetzung der konkreten Kompensationsmaßnahmen im Bereich Hemmoor bleibt einer ergänzenden Entscheidung der Planfeststellungsbehörde vorbehalten.

Die 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.III.3.3.6 Schutzgut Grundwasser und Oberflächengewässer (vgl. Antrag auf Planfeststellung, Heft 9A, S. 90 ff)

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

###### a) Grundwasser

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

Es wurden seitens der Antragstellerin folgende Unterlagen zugrunde gelegt:

- C-Bericht zur Bestandsaufnahme des Grundwassers im Rahmen der Wasserrahmenrichtlinie (NLFB & NLÖ 2004)
- Landschaftsplan Stadt Cuxhaven (Wirz 1996)
- BÜK (NLfB 1997)
- Grundwasser-Teilgutachten zur geplanten Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe (BWS GMBH 2006)
- UVU zur Elbvertiefung 1997 (IBL & IMS 2006) und die zu diesem Vorhaben gehörende Datenbank
- Gewässergüteberichte und Zahlentafeln der ARGE Elbe
- u. a.

Eigene Erfassungen der Antragstellerin erfolgten nicht.

Die Grundwassersituation im Vorhabengebiet 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) Oberflächengewässer

Der Betrachtungsraum für dieses Schutzgut liegt im Radius von 1000 m um die geplante Hafenerweiterung.

Es wurden die gleichen Grundlagen verwendet wie unter a); eigene Erfassungen für dieses Schutzgut erfolgten seitens der Antragstellerin gleichfalls nicht.

Die hydrologischen und morphologischen Rahmenbedingungen des Übergangsgewässers Elbe werden auf den Seiten 91 ff des Heftes 9A der Antragsunterlagen ausführlich beschrieben; hierauf sei an dieser Stelle verwiesen.

Von Natur aus weist die Tideelbe aufgrund der Tidedynamik und weiterer natürlicher Prozesse eine vielfältige Gewässerstruktur auf, die jedoch im hier in Rede stehenden Raum durch zahlreiche technische Einflüsse vom Uferschutz bis zur Fahrrinnenanpassung stark überprägt ist.

Der Sauerstoffhaushalt der Tideelbe im Bereich Cuxhaven ist kaum belastet. Die Belastung der Tideelbe mit Nährstoffen hingegen ist nach den Kriterien der ARGE Elbe weitgehend als kritisch zu betrachten.

Die Belastung der Elbe mit Schwermetallen und Arsen wird ebenfalls als kritisch bewertet. Dagegen ist die Belastung mit organischen Schadstoffen relativ gering.

Trotz der vielfältigen Belastungen wird der Elbe im Vorhabensbereich im Rahmen einer umfassenden Bewertung eine besondere Bedeutung zugemessen. Dies begründet sich auf die geringe Beeinträchtigung des Sauerstoffgehaltes und die geringe Belastung durch organische Schadstoffe.

#### B.III.3.3.6.2 Umweltauswirkungen

##### a) Grundwasser

Anlagebedingte Auswirkungen sind die Versiegelung terrestrischer Böden, die die Neubildung von Grundwasser verringert.

##### b) Oberflächenwasser

Veränderung des Erosions- und Sedimentationsgeschehens durch Spül- und Rammarbeiten stellen wesentliche baubedingte Auswirkungen dar; aus den Spülarbeiten bzw. dem daraus resultierenden Rückflusswasser ergeben sich darüber hinaus Trübungen durch aufgewirbelte Sedimente.

Anlagebedingte Auswirkungen sind der Flächenverlust durch Aufspülung auf 7,6 ha sowie Änderungen der Gewässerstruktur durch Sohlvertiefung auf 24 ha und Veränderungen der Strömungsverhältnisse.

An betriebsbedingten Auswirkungen ist die regelmäßig wiederkehrende Unterhaltung von Zufahrt und Liegewanne durch Anwendung des Wasserinjektionsverfahrens zu verzeichnen.

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

##### a) Grundwasser

Es sind keine Maßnahmen erforderlich bzw. vorgesehen.

##### b) Oberflächenwasser

- Die Oberflächenentwässerung der Terminalfläche wird mit einer mechanischen Vorreinigung und mit Schadstoffabscheidern ausgerüstet.
- Die Oberflächenentwässerung der Terminalfläche wird mit ausreichend bemessenen Speicherbecken zum Auffangen kontaminierten Abflusses z.B. nach Unfällen oder Bränden ausgerüstet

Die Unterhaltungsbaggerungen werden hinsichtlich Häufigkeit und Umfang auf die bedarfsgemäßen Erfordernisse beschränkt.

Die hervorgerufenen erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Wasser sollen laut Landschaftspflegerischem Begleitplan (Heft 9A, S. 235 ff) kompensiert werden durch Flächenaufwertungen in den Bereichen Belum und Hemmoor. Die Ersatzmaßnahmen in Belum werden mit diesem Beschluss festgestellt. Die Festsetzung der konkreten Kompensationsmaßnahmen im Bereich Hemmoor bleibt einer ergänzenden Entscheidung der Planfeststellungsbehörde vorbehalten.

Die für die anderen Schutzgüter vorgesehenen Maßnahmen haben jeweils auch positive Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser, z.B. durch die Verringerung von Belastungen aus der bislang ausgeübten ordnungsgemäßen Landwirtschaft oder durch die Wiederherstellung der natürlichen Tidedynamik.

B.III.3.3.7 Schutzgut Klima/ Luft  
(vgl. Antrag auf Planfeststellung, Heft 9A, S. 104 ff)

B.III.3.3.7.1 Untersuchungsmethodik und Ist-Situation

Klima

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

Es wurden seitens der Antragstellerin folgende Unterlagen zugrunde gelegt:

- Klimaatlas der Bundesrepublik Deutschland (DWD 1999)
- Informationsdienst Naturschutz Niedersachsen: Schutzgut Klima/ Luft in der Landschaftsplanung (NLÖ 1999)

Luftqualität

Es wurden seitens der Antragstellerin folgende Unterlagen zugrunde gelegt:

- Messdaten der LÜN-Station Elbmündung  
([www.umwelt.niedersachsen.de](http://www.umwelt.niedersachsen.de))

B.III.3.3.7.2 Umweltauswirkungen

Klima

Anlagebedingt wird es durch die Neu-Versiegelung der Kai- und Terminalflächen zu lokal-klimatischen Verschiebungen kommen. Dies bedeutet höhere lokale Temperaturen bei größeren Amplituden im Tagesgang, reduzierte Luftfeuchte und erhöhter Staubgehalt. Diese Auswirkungen werden allerdings gemildert durch die im küstennahen Bereich sehr günstigen Austauschbedingungen.

Luftqualität

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

Die Versiegelung bislang offener Flächen und Errichtung von Gebäuden mit der

Folge u.a. eines erhöhten Staubgehaltes sind maßgebliche zu erwartende anlagebedingte Auswirkungen.

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

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

- Berechnung 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.III.3.3.8 Schutzgut Landschaft

(vgl. Antrag auf Planfeststellung, Heft 9A, S. 109 ff)

##### B.III.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. Dieses im Verhältnis sehr große Untersuchungsgebiet begründet sich dadurch, dass im Planfeststellungsgebiet zeitweise sehr hohe Objekte errichtet werden. Dabei wurden seitens der Antragstellerin die folgenden Grundlagen zugrunde gelegt:

- Kartierung im Zusammenhang mit der 71. Änderung des Flächennutzungsplans der Stadt Cuxhaven (Juli 2003)
- ergänzende Kartierung (Juni 2005).

Das Untersuchungsgebiet wurde von der Antragstellerin 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: Gewerbehof Ritzebüttel/ Groden, Kläranlage Baumrönne) und II (Siedlungsflächen und strukturarme landwirtschaftliche Nutzflächen) bis zu IV (Bedeutung für das Landschaftsbild hoch; hier zum Beispiel: Watt- und Strandflächen). Im Schnitt hat das UG eine mittlere Bedeutung für das Landschaftsbild.

##### B.III.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 Wasser- und Wattflächen sowie Uferbefestigungen und eine Teilstrecke des Deiches durch technische Überformung sowie durch Veränderungen des Sedimentationsgeschehens.

Optische und akustische Störungen bilden die wesentlichen betriebsbedingten Auswirkungen der geplanten Baumaßnahme, bei deren Beurteilung allerdings berücksichtigt werden muss, dass es sich um die Erweiterung einer bereits bestehenden Hafenanlage handelt, von der bereits vergleichbare Emissionen ausgehen. Dies gilt auch in Anbetracht der Tatsache, dass bei einer möglicherweise erfolgenden Vormontage von Offshore-Windenergieanlagen für jeweils kurze Zeiträume sehr hohe und damit weithin sichtbare Strukturen entstehen.

#### B.III.3.3.8.3 Vorgesehene Schutzmaßnahmen

- Die an das Baufeld angrenzenden hochwertigen Watt- und Flachwasserbereiche werden abgesperrt bzw. deutlich gekennzeichnet.
- Die Durchführung von lärmintensiven Baumaßnahmen ist nur tagsüber zulässig.
- Zur Reduzierung der Geräuschentwicklung erfolgt, soweit bautechnisch machbar, die Verwendung von Vibrationsrammen statt von Schlag- oder Explosionsrammen.
- Zur Reduzierung der Geräuschentwicklung erfolgt, soweit bautechnisch machbar, die Verwendung von Hopperbaggern statt Eimerkettenbaggern.
- Bis zur endgültigen Befestigung wird das Spülfeld zur Vermeidung von Staubemissionen beregnet.

Die hervorgerufenen erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Landschaft und Erholungseignung sollen laut landschaftspflegerischem Begleitplan (Heft 9A, S. 235 ff) kompensiert werden durch Flächenaufwertungen in den Bereichen Belum und Hemmoor. Die Ersatzmaßnahmen in Belum werden mit diesem Beschluss festgestellt. Die Festsetzung der konkreten Kompensationsmaßnahmen im Bereich Hemmoor bleibt einer ergänzenden Entscheidung der Planfeststellungsbehörde vorbehalten.

Auch in diesem Zusammenhang ist davon auszugehen, dass die für andere Schutzgüter konzipierten Maßnahmen auch dem Schutzgut Landschaftsbild zugute kommen.

#### B.III.3.3.9 Schutzgut Kultur und sonstige Sachgüter (vgl. Antrag auf Planfeststellung, Heft 9A, S. 115 ff)

##### B.III.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, der um den alten Hafenbereich im Westen erweitert wurde. Die hier vorhandenen zahlreichen Sachgüter mit kulturhistorischer Bedeutung werden in den Antragsunterlagen (Heft 9A, S. 115 f) verbal-argumentativ bewertet.

##### B.III.3.3.9.2 Umweltauswirkungen

###### Anlagebedingte Auswirkungen

Keines der im Untersuchungsraum vorhandenen kulturhistorisch bedeutsamen Elemente wird durch das Vorhaben direkten Veränderungen unterworfen.

#### Vorgesehene Schutzmaßnahmen

Es sind keine Maßnahmen erforderlich bzw. vorgesehen.

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

B.III.3.4.1 Schutzgut Mensch  
(vgl. Antrag auf Planfeststellung, Heft 9A, S. 24 ff)

B.III.3.4.1.1 Bewertungsmaßstäbe:

- 32. BImSchV (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung)
- 16. BImSchV (VerkehrslärmschutzVO)
- AVV Baulärm
- TA Lärm

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.III.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. Hierbei ist allerdings zu berücksichtigen, dass die Toleranzwerte beim Einsatz von Schlag- und Explosionsrammen möglicherweise ausgeschöpft werden.

B.III.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.III.3.4.1.4 Fazit

Die beantragte Erweiterung des Europakais Cuxhaven um den Liegeplatz 4 ist zusammenfassend hinsichtlich des Schutzgutes Mensch bau-, anlage- und betriebsbedingt als verträglich im Sinne des § 12 UVPG zu bewerten.

B.III.3.4.2 Schutzgut Pflanzen und Biotoptypen  
(vgl. Antrag auf Planfeststellung, Heft 9A, S. 32 ff)

B.III.3.4.2.1 Bewertungsmaßstäbe

BNatSchG:

- § 1 Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege

- §§ 14ff Eingriffe in Natur und Landschaft
- § 30 Besonders geschützte Biotope
- §§ 31 ff Natura 2000

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.III.3.4.2.2 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 den Bau der geplanten Hafenanlage werden nach § 30 BNatSchG besonders geschützte Biotope zerstört. Dies betrifft Brackwasserwatt, Sublitoral und Teile einer Miesmuschelkolonie. Da die grundsätzlich bestehende Möglichkeit einer Ausnahmegenehmigung gemäß § 30 Abs. 3 BNatSchG in diesem Fall nicht ergriffen werden kann, da es an der Möglichkeit eines Ausgleichs fehlt, ist hierzu von der zuständigen Naturschutzbehörde (NLWKN BSt. Brake-Oldenburg; es ist diesbezüglich nur der Bereich unterhalb MTHW betroffen) eine Befreiung gemäß § 67 BNatSchG zu erteilen. Diese wird in den Planfeststellungsbeschluss einkonzentriert (vgl. Ziffer A.IV.3).

#### B.III.3.4.2.3 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.III.3.4.2.4 Fazit

Die beantragte Erweiterung des Europakais Cuxhaven um den Liegeplatz 4 ist zusammenfassend hinsichtlich des Schutzgutes Pflanzen und Biotoptypen anlage- und betriebsbedingt als unverträglich im Sinne des § 12 UVPG zu bewerten.

Vor dem Hintergrund der Eingriffsregelung nach BNatSchG (§§ 13 ff) handelt es sich bei den beantragten Baumaßnahmen für das Schutzgut Pflanzen und Biotoptypen um einen Eingriff, der entsprechend den Antragsunterlagen insgesamt nicht vermeidbar und auch nicht umfassend ausgleichbar ist. Dieser Wertung ist zuzustimmen. Die Planunterlagen sehen Ersatzmaßnahmen vor, die die beeinträchtigten Werte in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise wiederherstellen. Nach der Neuregelung des BNatSchG sind Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen als grundsätzlich gleichrangig anzusehen. Die Eignung der Ersatzmaßnahmen ist in den Planunterlagen nachvollziehbar dargelegt. Eine Entscheidung, ob die Belange von Natur und Landschaft vorgehen oder nicht, war daher

nicht erforderlich (vgl. § 15 Absatz 5 BNatSchG). Auf Ziffer B.III.4.2 wird Bezug genommen.

B.III.3.4.3 Schutzgut Biologische Vielfalt  
(vgl. Antrag auf Planfeststellung, Heft 9A, S. 79 ff)

B.III.3.4.3.1 Bewertungsmaßstäbe

BNatSchG

- § 1 Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege

B.III.3.4.3.2 Auswirkungen

Mit der Erweiterung des Offshore-Basishafens ist der vollständige Verlust von Deich-, Watt- und Sublitoralfächen zur Größe von ca. 7 ha durch Überspülung und/ oder Überbauung verbunden. Die angesprochenen Landschaftsausschnitte sind Lebens- und Teillebensraum diverser Tier- und Pflanzenarten. Dazu kommen indirekte Auswirkungen, z.B. durch veränderte Sedimentations- und Strömungsverhältnisse.

Trotz der nicht in Abrede zu stellenden Auswirkungen führt das Vorhaben nicht zu erheblichen Auswirkungen auf das Schutzgut biologische Vielfalt, da der Anteil der betroffenen Einzelwesen im Verhältnis zu den jeweiligen Gesamtpopulationen gering ist.

B.III.3.4.3.3 Einwendungen

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

B.III.3.4.3.4 Fazit

Die beantragte Erweiterung des Europakais Cuxhaven um den Liegeplatz 4 ist zusammenfassend hinsichtlich des Schutzgutes Biologische Vielfalt bau-, anlage- und betriebsbedingt als verträglich im Sinne des § 12 UVPG zu bewerten.

B.III.3.4.4 Schutzgut Tiere  
(vgl. Antrag auf Planfeststellung, Heft 9A, S. 79 ff)

B.III.3.4.4.1 Bewertungsmaßstäbe:

BNatSchG:

- § 1 Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege
- §§ 14 ff Eingriffe in Natur und Landschaft
- §§ 31 ff Natura 2000

FFH-Richtlinie (RL 92/43/EWG)

- Art. 1
- Art. 6

#### B.III.3.4.4.2 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.

##### Fische

Es gehen aktuell als Laich- (z.B. für die Art Sandgrundel) und Wanderhabitat, darüber hinaus möglicherweise auch als Rückzugs- und Nahrungsraum 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 auch unter Berücksichtigung der vorgesehenen Minimierungsmaßnahmen davon ausgegangen, dass die Fische ihnen aufgrund ihrer großen Mobilität und des weiten zur Verfügung stehenden Raumes ausweichen können. Dabei ist des Weiteren zu berücksichtigen, dass die küstennahe Elbe im Planfeststellungsbereich aufgrund der hohen hier angetroffenen Strömungsgeschwindigkeiten vermutlich eine wesentlich geringere Rolle als Lebensraum für die Fischfauna spielt als das gegenüberliegende schleswig-holsteinische Ufer, wo deutlich langsamere Strömungsgeschwindigkeiten auftreten.

##### Marine Säuger

Die baubedingten Auswirkungen der Hafenbaumaßnahme auf die marinen Säuger sind nicht mit letzter Sicherheit abzuschätzen. Es ist nicht vollkommen auszuschließen, dass diese Faunengruppe durch Lärm und/ oder Sedimentaufwirbelungen erheblichen Beeinträchtigungen ausgesetzt sein wird. Im Zuge der Bauarbeiten an der östlichen Erweiterung des Offshore-Basishafens in 2011 kam es zu keinen auffälligen Veränderungen bei der Zahl der ohnehin auftretenden Totfunde. Sollte sich dies bei der Errichtung des Liegeplatzes 4 anders darstellen, wird über ein entsprechendes Monitoring versucht werden, den Ursachen auf den Grund zu gehen.

Mit anlage- oder betriebsbedingten erheblichen Auswirkungen auf Meeressäuger ist nicht zu rechnen.

##### Benthos

Durch den Rückbau von Uferbefestigungen wird ein Lebensraumverlust für hartsubstratbesiedelnde 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.

##### Brutvögel

Erhebliche Auswirkungen auf die Brutvogelfauna sind nicht zu erwarten, da im Vorhabensbereich keine Brutvorkommen wertgebender Vogelarten erfasst werden

konnten. Auch die Umgebung ist für Brutvögel nur wenig attraktiv, so dass auch erhebliche indirekte Auswirkungen ausgeschlossen werden können.

#### Gastvögel

Für einige wertgebende Gastvogelarten sind durch die Hafenerweiterung Beeinträchtigungen zu erwarten, da aktuell als Nahrungshabitate genutzte Watt- und Wasserflächen verloren gehen. Auch wenn in der näheren Umgebung ausreichend Ausweichflächen zur Verfügung stehen, wird der Verlust der Teillebensräume als erhebliche anlagebedingte Beeinträchtigung bewertet.

Bau- und betriebsbedingt kommt es zu indirekten Auswirkungen auf Nachbarflächen durch optische und akustische Störungen sowie durch Erschütterungen. Diese sind für einen 300 m breiten uferparallelen Streifen als erhebliche Auswirkungen einzuschätzen.

#### B.III.3.4.4.3 Einwendungen

Einwendung: Angesichts der hohen Bedeutung der Elbe als Fischlebensraum und prioritärer Wanderkorridor für Wanderfische ist es erforderlich, dass ein baubegleitendes Monitoringprogramm zur baubedingten potentiellen Belastung der Elbe hinsichtlich der voraussichtlich eintretenden Sedimentaufwirbelungen, Trübungen und Sauerstoffbelastungen eingerichtet wird. Während Phasen mit geringem Sauerstoffgehalt sollten keine diesbezüglich relevanten Arbeiten durchgeführt werden. Schließlich werden die Verluste an Fischlebensräumen durch die Kompensationsmaßnahmen nicht angemessen berücksichtigt. (Landesfischereiverband)

Antwort: Die Auswirkungen des Vorhabens auf die Unterelbe als Fischlebensraum und Fischwanderkorridor sind im Verhältnis zur Gesamtfläche sehr gering. Da im fraglichen Bereich vorwiegend sandige Sedimente anstehen, ist mit nennenswerten Belastungen des Sauerstoffhaushaltes nicht zu rechnen. Im Übrigen dürfte sich die wesentliche Wanderroute schon aufgrund der Strömungsverhältnisse auf der entgegengesetzten Elbseite befinden. Aus all diesen Gründen sind die geforderten Maßnahmen aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht erforderlich. Im Rahmen der Ausführungsplanungen für die Kompensationsmaßnahmen ist die Stärkung semi- und subaquatischer Biotoptypen ausdrückliches Ziel; dies dient auch der Schaffung von Fischlebensräumen.

#### B.III.3.4.4.4 Fazit

Die beantragte Erweiterung des Europakais Cuxhaven um den Liegeplatz 4 ist zusammenfassend hinsichtlich des Schutzgutes Tiere bau- und anlagebedingt als unverträglich im Sinne des § 12 UVPG zu bewerten.

Vor dem Hintergrund der Eingriffsregelung nach BNatSchG (§§ 13 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. Die Planunterlagen sehen Ersatzmaßnahmen vor, die die beeinträchtigten Werte in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise wiederherstellen. Nach der Neuregelung des BNatSchG sind Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen als grund-

sätzlich gleichrangig anzusehen. Die Eignung der Ersatzmaßnahmen ist in den Planunterlagen nachvollziehbar dargelegt. Auf Ziffer B.III.4.2 wird verwiesen.

B.III.3.4.5 Schutzgut Boden  
(vgl., Antrag auf Planfeststellung, Heft 9A, S. 82 ff)

B.III.3.4.5.1 Bewertungsmaßstäbe

BBodSchG

BBodSchV

BNatSchG

- § 1

B.III.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 terrestrischen Böden ist als erhebliche Auswirkung zu werten. Das gleiche gilt für den anlagebedingten Verlust von Sediment- (Watt- und Sublitoral-)Flächen durch Überspülung und 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.III.3.4.5.3 Einwendungen

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

B.III.3.4.5.4 Fazit

Die beantragte Erweiterung des Europakais Cuxhaven um den Liegeplatz 4 ist zusammenfassend hinsichtlich des Schutzgutes Boden bau- und anlagebedingt als unverträglich im Sinne des § 12 UVPG zu bewerten.

Vor dem Hintergrund der Eingriffsregelung nach BNatSchG (§§ 13 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. Die Planunterlagen sehen Ersatzmaßnahmen vor, die die beeinträchtigten Werte in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise wiederherstellen. Nach der Neuregelung des BNatSchG sind Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen als grundsätzlich gleichrangig anzusehen. Die Eignung der Ersatzmaßnahmen ist in den Planunterlagen nachvollziehbar dargelegt. Auf Ziffer B.III.4.2 wird verwiesen.

#### B.III.3.4.6 Schutzgut Grundwasser und Oberflächengewässer (vgl. Antrag auf Planfeststellung, Heft 9A, S. 90 ff)

##### B.III.3.4.6.1 Bewertungsmaßstäbe

Da das Schutzgut Wasser integraler Bestandteil des Naturhaushaltes im Sinne der Gesetzgebung ist (siehe §§ 1a, 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.III.3.4.6.2 Auswirkungen

###### a) Grundwasser

Insbesondere durch die Neuversiegelungen von bislang wasserdurchlässigen Böden kommt es zu einer Verringerung der Grundwasserneubildung. Dies betrifft jedoch nur einen kleinen Bereich von 0,16 ha. Es kommt daher anlage-, bau- und betriebsbedingt diesbezüglich zu keinen erheblichen Auswirkungen.

###### b) Oberflächengewässer

Durch Aufspülung und Befestigung kommt es zu Wasserflächenverlusten der Tide-Elbe, während die großflächigen Sohlvertiefungen massive Strukturveränderungen hervorrufen. Diese anlagebedingten Auswirkungen sind als erheblich einzuschätzen, auch wenn sie relativ begrenzt wirken. Hierbei ist jedoch in die Betrachtung mit einzubeziehen, dass es sich um eine von vielen vergleichbaren Veränderungen handelt, so dass Vorsorge- und Summationsgesichtspunkte mit in die Betrachtung einfließen müssen.

##### B.III.3.4.6.3 Einwendungen

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

##### B.III.3.4.6.4 Fazit

Die beantragte Erweiterung des Europakais Cuxhaven um den Liegeplatz 4 ist zusammenfassend hinsichtlich des Schutzgutes Grundwasser und Oberflächenwässer anlagebedingt als unverträglich im Sinne des § 12 UVPG zu bewerten.

Vor dem Hintergrund der Eingriffsregelung nach dem BNatSchG (§§ 13 ff) handelt es sich bei den beantragten Baumaßnahmen für das Schutzgut Grundwasser und Oberflächenwässer um einen Eingriff, der entsprechend den Antragsunterlagen insgesamt nicht vermeidbar und auch nicht umfassend ausgleichbar ist. Dieser Wertung ist zuzustimmen. Die Planunterlagen sehen Ersatzmaßnahmen vor, die die beeinträchtigten Werte in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise

wiederherstellen. Nach der Neuregelung des BNatSchG sind Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen als grundsätzlich gleichrangig anzusehen. Die Eignung der Ersatzmaßnahmen ist in den Planunterlagen nachvollziehbar dargelegt. Auf Ziffer B.III.4.2 wird verwiesen.

B.III.3.4.7 Schutzgut Klima / Luft  
(vgl. Antrag auf Planfeststellung, Heft 9A, S. 104 ff)

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

B.III.3.4.7.1 Bewertungsmaßstäbe  
BImSchG  
TA Luft

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

B.III.3.4.7.2 Auswirkungen

Die Neuversiegelung der Betriebs- und Lagerfläche sowie des Kaibauwerks werden die lokalklimatischen Verhältnisse im zukünftigen Hafengelände verändern. In Anbetracht der ganzjährig guten Austauschbeziehungen im küstennahen Raum sind die zu erwartenden Auswirkungen auf das Schutzgut Klima jedoch nicht als erheblich einzustufen. Bezogen auf die Luftqualität wird ebenfalls nicht mit erheblichen Beeinträchtigungen gerechnet.

B.III.3.4.7.3 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.III.3.4.7.4 Fazit

Zusammenfassend betrachtet ist die geplante Hafenerweiterung hinsichtlich des Schutzgutes Klima / Luft als verträglich i. S. d. § 12 UVPG bewertet worden.

B.III.3.4.8 Schutzgut Landschaft und Erholungseignung  
(vgl. Antrag auf Planfeststellung, Heft 9A, S. 109 ff)

B.III.3.4.8.1 Bewertungsmaßstäbe

BNatSchG:

- § 1 Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege

#### B.III.3.4.8.2 Auswirkungen

Der anlagebedingte Verlust von Deichflächen sowie Watt- und Sublitoralbereichen muss als erhebliche Auswirkung auf dieses Schutzgut gewertet werden. Die in den Antragsunterlagen verwendeten Erfassungs- und Prognosemethoden zur Ermittlung anlage-, bau- und betriebsbedingter Auswirkungen sind als angemessen und ausreichend bewertet worden.

#### B.III.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.III.3.4.8.4 Fazit

Die beantragte Erweiterung des Europakais Cuxhaven um den Liegeplatz 4 ist zusammenfassend hinsichtlich des Schutzgutes Landschaft und Erholungseignung anlagebedingt als unverträglich im Sinne des § 12 UVPG zu bewerten.

Vor dem Hintergrund der Eingriffsregelung nach BNatSchG (§§ 13 ff) handelt es sich bei den beantragten Baumaßnahmen für das Schutzgut Landschaft und Erholungseignung um einen Eingriff, der entsprechend den Antragsunterlagen insgesamt nicht vermeidbar und auch nicht umfassend ausgleichbar ist. Dieser Wertung ist zuzustimmen. Die Planunterlagen sehen Ersatzmaßnahmen vor, die die beeinträchtigten Werte in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise wiederherstellen. Nach der Neuregelung des BNatSchG sind Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen als grundsätzlich gleichrangig anzusehen. Die Eignung der Ersatzmaßnahmen ist in den Planunterlagen nachvollziehbar dargelegt. Auf Ziffer B.III.4.2 wird verwiesen.

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

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

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

#### B.III.3.5.1 Vorbemerkungen / Entscheidungserheblichkeit

Um den integrativen Ansatz der UVP entsprechend zu berücksichtigen, ist in Ergänzung zu den voranstehenden medialen (d.h. schutzgutbezogenen) Einzelbe-

wertungen eine medien-übergreifende Bewertung der Umweltauswirkungen erforderlich.

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.III.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 (vgl. Erbguth/ Schink, Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung, 1992, § 12, Rdnr. 12 und UVP-VwV: 0.6.2.1).

Schutzgüter	Verträglichkeit i. S. d. § 12 UVPG		
	(Anlage)	(Bau)	(Betrieb)
Mensch	+	+	+
Pflanzen	-	+	-
Biologische Vielfalt	+	+	+
Tiere	-	-	+
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, Biologische Vielfalt, Klima / Luft und Kultur-/ sonstige Sachgüter aus Umweltsicht unerheblich bzw. nicht entscheidungserheblich betroffen sind.

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

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

Die betriebsbedingten Auswirkungen sind bei dem Schutzgut Pflanzen mit „nicht verträglich“ gemäß § 12 UVPG bewertet worden. Darüber hinaus sind die anlagebedingten Auswirkungen für die Schutzgüter Pflanzen, Tiere, Boden, Wasser und Landschaft 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 Wuchs- bzw. Nahrungs- und sonstigen Lebensräumen in nicht unerheblichem Umfang bzw. auf dem Verlust von belebten Böden an gleicher Stelle sowie auf dem Verlust von Wasserflächen und semi-/ subaquatischen Lebensräumen. 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 externe Kompensationsmaßnahmen erforderlich. Entsprechende Maßnahmen sind geplant auf Flächen an der Oste bei Hemmoor und Flächen an der Elbe bei Belum. Die Ersatzmaßnahmen in Belum werden mit diesem Beschluss festgestellt. Die Festsetzung der konkreten Kompensationsmaßnahmen im Bereich Hemmoor bleibt einer ergänzenden Entscheidung der Planfeststellungsbehörde vorbehalten.

B.III.3.5.3 Kenntnislücken

Entscheidungserhebliche Kenntnislücken im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung betreffen in erster Linie die Auswirkungen großflächiger Hafenvorhaben auf marine Säuger. Wie bereits ausgeführt, wurde während der Arbeiten am Liegeplatz 8 des Offshore-Basishafens im Bereich Cuxhaven eine größere Zahl toter Meeressäuger gefunden. Es war allerdings nicht zu klären, ob es sich um ein zufälliges Zusammentreffen handelt oder ob ein ursächlicher Zusammenhang be-

steht. Aus diesem Grunde wurden die Arbeiten zur Errichtung der östlichen Erweiterung des Offshore-Basishafens von einem Totfundmonitoring begleitet mit dem Ziel, tot aufgefundene Meeressäuger auf die Todesursache hin zu untersuchen. Da jedoch während der Bauarbeiten im fraglichen Bereich nur wenige, nicht mehr sektionsfähige Seehundskadaver und gar keine toten Schweinswale angeschwemmt wurden, war eine Klärung der grundlegenden Fragestellung nicht möglich. Sollte es während des Baus des Liegeplatzes 4 im Vergleich zur Normalsituation zu einer deutlichen Steigerung der Zahl tot angeschwemmter Meeressäuger kommen, wird das Monitoring-Programm wiederaufgenommen. In Würdigung der gegenwärtig bekannten Faktenlage und auch der bekannten Expertenmeinungen ist das Entstehen unbeherrschbarer Risiken nicht zu erwarten.

#### B.III.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.III.3.5.5 Gesamturteil

Die Planfeststellungsbehörde kommt nach Abwägung aller Belange zu dem Ergebnis, dass die Erweiterung des Europakais Cuxhaven um den Liegeplatz 4 mit erheblichen Beeinträchtigungen der Schutzgüter Pflanzen, Tiere, Boden, Wasser und Landschaft verbunden ist. Diese werden durch die Nebenbestimmungen dieses Planfeststellungsbeschlusses so weit als möglich gemildert und durch die vorgesehenen externen Ersatzmaßnahmen (vgl. Ziffer B.III.4.2) zum Teil kompensiert. Die abschließende Entscheidung über die beantragten Maßnahmen in Hemmoor hat sich die Planfeststellungsbehörde vorbehalten.

Das Vorhaben ist folglich mit den Belangen von Naturschutz, Landschaftspflege und Umweltschutz unter Berücksichtigung der entsprechenden Nebenbestimmungen vereinbar.

### **B.III.3.6 Verträglichkeitsprüfung nach § 34 BNatSchG**

#### B.III.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 BNatSchG
- § 34 Verträglichkeit und Unzulässigkeit von Projekten; Ausnahmen

#### B.III.3.6.2 FFH-Verträglichkeitsstudie

Die Verträglichkeitsstudie findet sich in den Verfahrensunterlagen (vgl. Antrag auf Planfeststellung, Heft 9A, S. 134 ff).

Das Vorhabensgebiet liegt außerhalb bestehender Natura 2000-Gebiete, jedoch befinden sich die FFH-Gebiete 2018-331 „Untere Elbe“ und 2323-392 „Schleswig-Holsteinisches Elbästuar und angrenzende Flächen“ in weniger als einem Kilometer Entfernung. In etwas größerer Entfernung liegen 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 „Untere Elbe“.

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 ggf. auch im Zusammenwirken mit anderen geplanten Vorhaben im gleichen Raum.

Wirkfaktoren, die sich prinzipiell auf die Erhaltungsziele der o. g. Natura 2000-Gebiete auswirken könnten, sind vor allem:

- Sedimenteinträge und Wassertrübungen infolge von Aufspülungsarbeiten, Bagger und Unterhaltungsbaggerungen (v. a. marine Säuger, Fische, LRT „Ästuar“)
- Eintrag von Unterwasserschall insbesondere durch Rüttel- und Rammarbeiten (v. a. marine Säuger, Fische)
- Veränderungen des Strömungsverhaltens und des Sedimentgeschehens (v. a. marine Säuger, Fische, LRT „Ästuar“)
- Optische und akustische Störungen (v. a. Vögel)

Alle vorstehend beschriebenen Auswirkungen werden im Zuge der Errichtung des Liegeplatzes 4 und / oder infolge der anschließend erforderlich werdenden Unterhaltungsbaggerungen eintreten. Insbesondere unter Beachtung der verbindlich per Nebenbestimmung festgesetzten Verminderungs- und Vermeidungsmaßnahmen werden sie jedoch sämtlich unterhalb der Erheblichkeitsschwelle bleiben, so dass der Bau des Liegeplatzes 4 für sich betrachtet als verträglich mit den Erhaltungszielen der potenziell betroffenen Natura 2000-Gebiete anzusehen ist.

Neben den Auswirkungen auf die Erhaltungsziele der potentiell betroffenen Natura 2000-Gebiete, die alleine vom Bau und Betrieb des Liegeplatzes 4 ausgehen, sind auch diejenigen zu betrachten, die sich erst durch ein Zusammenwirken mit anderen Projekten im fraglichen Raum ergeben bzw. signifikant verstärken (vgl. Antrag auf Planfeststellung, Heft 9A, S. 202 ff).

In diesem Sinne wurden die nachfolgend genannten Projekte in die Betrachtungen einbezogen:

- Anpassung der Fahrrinne von Unter- und Außenelbe
- Östliche Erweiterung des Offshore-Basishafens Cuxhaven (Liegeplatz 9)
- Kraftwerk Brunsbüttel

Die von der Antragstellerin vorgelegte FFH-Verträglichkeitsstudie kommt nach detaillierter Prüfung zu dem Ergebnis, dass es auch unter Berücksichtigung eventueller Kumulationseffekte zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen der Schutz- und Erhaltungsziele kommen wird (vgl. Antrag auf Planfeststellung, Heft 9A, S. 216 ff). Dieser Bewertung schließt sich die Planfeststellungsbehörde an.

**B.III.3.6.3**      **Fazit**

Die Erweiterung des Europakais Cuxhaven um den Liegeplatz 4 ist i. S. v. § 34 BNatSchG verträglich mit den Erhaltungszielen der potentiell betroffenen Natura-2000-Gebiete in Niedersachsen und Schleswig-Holstein.

**B.III.3.7**      **Spezielle Artenschutzprüfung**

In den Antragsunterlagen wird detailliert dargelegt, dass die beantragte Hafenerweiterung insbesondere unter Berücksichtigung der vorgesehenen Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen nicht mit der Erfüllung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände gem. § 44 Abs. 1 BNatSchG einhergeht (vgl. Antrag auf Planfeststellung, Heft 9A, S. 273 ff). Dieser Einschätzung folgt die Planfeststellungsbehörde.

Das planfestgestellte Vorhaben ist somit auch vor dem Hintergrund des Artenschutzes nach den §§ 44 ff BNatSchG zulässig.

**B.III.4**      **Naturschutz****B.III.4.1**      **Allgemeines, naturschutzfachliche Optimierungsgebote / Planungsleitsätze**

Die planfestgestellte Baumaßnahme stellt einen Eingriff im Sinne des § 14 BNatSchG 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 §§ 13 und 15 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 dem § 15 BNatSchG 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. Zu den im LBP vorgesehenen Maßnahmen haben die zuständigen Naturschutzbehörden –die Stadt Cuxhaven für den Gemeindebereich, der NLWKN, Betriebsstelle Brake-Oldenburg für den gemeindefreien Bereich, das Benehmen gemäß § 17 Abs. 1 BNatSchG hergestellt. 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 niemals mit vertretbarem Aufwand

möglich ist, zumal der Pflanzen- und Tierbestand von Biotopen einer dynamischen Entwicklung unterliegt.

#### **B.III.4.2 Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen**

Nach § 15 Abs.1 BNatSchG sind erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft in erster Linie zu vermeiden. Beeinträchtigungen gelten als vermeidbar, wenn zumutbare Alternativen, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen zu erreichen, vorhanden sind.

Um erhebliche Beeinträchtigungen für die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes und das Landschaftsbild durch das Bauvorhaben zu vermeiden, sieht der festgestellte Plan verschiedene Vermeidungs-, Minimierungs-, Schutz- und Gestaltungsmaßnahmen vor. Diese sind in Heft 9A, Ziffer 10.1, der Planunterlagen dargestellt. Besonders hervorzuheben sind hier die baubedingten Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen bezüglich Rammarbeiten. Die Verwendung von Schlag- und Explosionsrammen hat sich auf den absolut notwendigen Umfang zu beschränken, ansonsten sind Vibrationsrammen einzusetzen. Zu Beginn der Arbeiten mit Schlag- oder Explosionsrammen sind an den maßgeblichen Immissionspunkten Schallmessungen durchzuführen. Im Falle der Überschreitung der maximalen Toleranzbereiche sind geeignete Maßnahmen zur Lärminderung zu ergreifen. Rammarbeiten während der Nachtstunden sind unzulässig. Während der Kernwanderzeit der Fischart Finte zwischen dem 15. April und dem 15. Juni ist die Durchführung von Schlagrammarbeiten unzulässig. Zum Schutz vor Beeinträchtigungen durch die Rammarbeiten sind spätestens 30 Minuten vor Baubeginn Vergrämer in Betrieb zu nehmen, die vor allem marine Säuger vor Baubeginn aus dem Einwirkungsbereich vertreiben sollen. Darüber hinaus sind die Rammarbeiten mit sehr niedriger Frequenz zu beginnen, die dann langsam zu steigern ist („ramp-up“). Dies dient dem schonenden Vertreiben von Fischen und ggf. Meeressäugern aus dem Einwirkungsbereich. Auf Ziffer A.V.1.6 wird verwiesen.

Trotz der vorgesehenen Vermeidungs-, Minimierungs-, Schutz- und Gestaltungsmaßnahmen führt das Bauvorhaben zu nicht vermeidbaren erheblichen Beeinträchtigungen. Die nicht vermeidbaren Beeinträchtigungen sind auszugleichen oder zu ersetzen (§ 15 Abs. 2 BNatSchG).

Mit der Neuregelung stellt das BNatSchG Ausgleich und Ersatz als grundsätzlich gleichwertig nebeneinander. Der Ausgleich verlangt eine gleichartige Wiederherstellung. Diese beinhaltet auch einen engen räumlichen Bezug zwischen Eingriff und Ausgleich. Die Maßnahmen müssen in unmittelbarer Nähe des Eingriffs liegen und auf den beeinträchtigten Bereich zurückwirken können. Für den Ersatz genügt hingegen die Gewährleistung einer gleichwertigen Herstellung der beeinträchtigten Werte und Funktionen. Der Ersatz hat innerhalb des vom Vorhaben betroffenen Naturraums zu erfolgen.

Das planfestgestellte Vorhaben erfordert eine weitgehende, dauerhafte Oberflächenbefestigung der landseitigen Flächen und eine dauerhafte Sicherstellung der für den Betrieb des Hafens erforderlichen Sohliefen im Bereich der wasserseitigen Flächen. Die vom Eingriff betroffenen Grundflächen können deshalb nicht so gestaltet werden, dass keine erheblichen Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes oder des Landschaftsbildes zurückbleiben.

Entsprechend ist ein Ausgleich im Sinne des § 15 Abs. 2 nicht möglich. Auch in unmittelbarer Nähe zum Vorhaben bestehen keine Möglichkeiten für Kompensationsmaßnahmen, die sich positiv auf den Eingriffsbereich auswirken könnten. Es

stehen hier kaum Grundflächen für Maßnahmen zur Verfügung, da durch die bestehenden oder in Aufstellung befindlichen Bebauungspläne andere Nutzungsfestsetzungen getroffen werden.

Zur Kompensation der prognostizierten Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft ist die Umsetzung von Ersatzmaßnahmen in zwei Gebieten, Belum und Hemmoor geplant. Beide Gebiete werden dem gesetzlichen Anspruch nach § 15 BNatSchG gerecht, nach dem die Ersatzmaßnahmen im gleichen Naturraum wie der Eingriff zu erfolgen haben (vgl. Heft 9A, Abb. 39).

Bezüglich der Maßnahmen in Belum wurden im Anhörungsverfahren Anregungen und Bedenken vorgetragen. Diese wurden von der Antragstellerin weitestgehend in der Ausführungsplanung berücksichtigt. Die Antragstellerin hat am 19.01.2012 einen Landschaftspflegerischen Ausführungsplan (Kompensationsmaßnahme Belumer Außendeich - Landschaftspflegerische Ausführungsplanung Blatt 2 - aufgestellt 31.10.2011) vorgelegt, der mit diesem Planfeststellungsbeschluss ebenfalls festgestellt wird (vgl. Ziffer A.II.1.1). Die Antragstellerin hat diese Ausführungsplanung am 18.01.2012 auf einem Vor-Ort-Termin aufgrund zuvor versandter Unterlagen vorgestellt und besprochen. Diese Vorgehensweise war auf dem Erörterungstermin mit den Beteiligten vereinbart worden.

Folgende Träger haben erklärt, dass keine Bedenken gegen die Ausführungsplanung bestehen:

- der Sommerdeichverband Belum,
- der Ostedeichverband,
- der Landkreis Cuxhaven,
- der NLWKN Naturschutzstation Untere Elbe,
- die Stadt Cuxhaven und
- der NLWKN Betriebsstelle Brake-Oldenburg.

Das WSA Hamburg hat nach fernmündlicher Abstimmung eine weitere Beteiligung nicht für erforderlich gehalten. Ein negativer Einfluss auf die ebenfalls im Bereich Belum liegenden landespflegerischen Maßnahmen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung können auch ausgeschlossen werden. Die Konzepte der verschiedenen Vorhabensträger sind in diesem Bereich aufeinander abgestimmt.

Als Ersatzmaßnahmen werden mit diesem Planfeststellungsbeschluss die Maßnahmen im Bereich des Belumer Außendeichs entsprechend den Maßnahmeblättern (M 1 bis M 4 des LBP) sowie dem Landschaftspflegerischen Ausführungsplan vom 31.10.2011 festgestellt. 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. Darüber hinaus sind wasserbauliche Maßnahmen vorgesehen wie der Ausbau / Aufweitung von Gräben und Grüppen, die Neuanlegung von Gräben sowie der Bau von Abdämmungen und Staubauwerken.

Die Maßnahmen im Bereich Belum werden den Anforderungen nach § 15 BNatSchG gerecht und sind geeignet, die beeinträchtigten Werte und Funktionen zu einem Teil zu ersetzen. In Ziffer A.V.1.6.2 hat die Planfeststellungsbehörde den Unterhaltungszeitraum gemäß § 15 Abs. 4 BNatSchG festgelegt.

Die beantragten und im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Heft 9A) auf den Seiten 255 ff dargestellten Ersatzmaßnahmen im Bereich Hemmoor werden mit diesem Planfeststellungsbeschluss nicht mit festgestellt. (siehe Ziffer A.II.1.1). Die Festsetzung der konkreten Kompensationsmaßnahmen im Bereich Hemmoor bleibt einer ergänzenden Entscheidung der Planfeststellungsbehörde vorbehalten. Für die nicht festgestellten Maßnahmen wurde der Antragstellerin aufgegeben, konkretere Planunterlagen, insbesondere einen wasserbaulichen Fachbeitrag vorzulegen. Diesbezüglich wird die Planfeststellungsbehörde eine ergänzende Anhörung durchführen, soweit diese erforderlich ist. Für den Fall, dass sich hierbei herausstellt, dass diese Maßnahmen nicht feststellungsfähig sind, wurde der Antragstellerin aufgegeben, ergänzende Planunterlagen vorzulegen, die entweder alternative Maßnahmen vorsehen, welche geeignet sind, das verbleibende Kompensationsdefizit zu beheben, oder die Erfüllung der Voraussetzungen für die Festsetzung eines Ersatzgeldes gemäß § 15 Abs. 6 BNatSchG darlegen (vgl. Ziffer A.I.1.6.1).

Die Flächen in Hemmoor hat die Antragstellerin ebenfalls bereits erworben. Gegen die beantragten Maßnahmen in Hemmoor haben die betroffenen Träger öffentlicher Belange keine grundsätzlichen Bedenken vorgetragen. Es sind im Anhörungsverfahren jedoch Punkte angesprochen worden, die einer weiteren Klärung bedürfen. Um ausschließen zu können, dass potentiell sulfatsaure Böden bei der Realisierung der Maßnahmen betroffen sind, wird derzeit geprüft ob und wo diese Böden anstehen. Sobald die Ergebnisse vorliegen, werden die Maßnahmen im Zuge der landschaftspflegerischen Ausführungsplanung dargestellt und ggf. noch in ihrer räumlichen Lage und Ausprägung optimiert. Es können sich hierbei noch Änderungen in Lage und Ausmaß ergeben. Darüber hinaus müssen der Verbleib des Bodenaushubs und ggf. Transportwege geklärt werden.

Der verfügte Vorbehalt ist gemäß § 74 Abs. 3 VwVfG zulässig, weil eine abschließende Entscheidung über die Maßnahmen in Hemmoor zum Zeitpunkt des Beschlusses noch nicht möglich ist. Die fehlenden Kompensationsmaßnahmen sind für den Gesamtplan von untergeordneter Bedeutung. Unter dem Gesichtspunkt der Problembewältigung kann die Planfeststellungsbehörde ausschließen, dass diese Kompensationsmaßnahmen Einfluss auf die Abwägungsentscheidung zugunsten der festgestellten Hafenmaßnahmen haben. Die für die Zulassung des Vorhabens streitenden Belange sind so gewichtig, dass das Überwiegen der für das Vorhaben sprechenden Belange nicht in Zweifel gezogen werden kann. Die zuständigen unteren Naturschutzbehörden hatten bereits im Erörterungstermin erklärt, dass gegen die Aufnahme eines Vorbehaltes keine Bedenken bestehen, falls sich die offenen Punkte nicht zeitnah klären lassen.

#### **B.III.4.3 Befreiung gemäß § 67 Abs.1 i. V. m. § 30 Abs.1 BNatSchG**

Gemäß § 30 Abs.1 BNatSchG sind bestimmte Biotoptypen unter besonderen gesetzlichen Schutz gestellt. Danach ist es verboten, solche Biotope zu zerstören oder sonst erheblich zu beeinträchtigen. Die gesetzlichen Schutzbestimmungen gelten pauschal, wenn die entsprechenden Biotopqualitäten vorliegen. Die im Untersuchungsgebiet vorkommenden, besonders geschützten Biotope sind in der Tabelle 6 Heft 9A (Seite 32 ff) gesondert benannt. Hierzu zählen auch Wattflächen im Bereich der Küste und der tidebeeinflussten Flussläufe, wie sie innerhalb des Planfeststellungsgebietes und südöstlich angrenzend vorkommen. Unter den direkt vom

Vorhaben in Anspruch genommenen Biotoptypen sind besonders geschützte Biotope wie Brackwasserwatt bzw. Sublitoral.

Die Erteilung einer Ausnahme gemäß § 30 Abs. 3 BNatSchG kommt nicht in Betracht. Diese ist nur zulässig, wenn die entstehenden Beeinträchtigungen ausgeglichen werden können. Ein Ausgleich der Beeinträchtigungen durch Ausgleichsmaßnahmen i. S. v. § 15 BNatSchG ist im vorliegenden Fall nicht möglich, da die betroffenen Grundflächen dauerhaft durch das Vorhaben in Anspruch genommen werden und auch in unmittelbarem räumlich-funktionalem Zusammenhang keine Flächen für eine Neuschaffung von Watt und Sublitoralflächen zur Verfügung stehen (vgl. Ziffer B.III.4.2).

Für die Erweiterung des Europahafens Cuxhaven um den Liegeplatz 4 wird hiermit auf Grundlage des § 67 Abs. 1 BNatSchG eine Befreiung von den Verboten des § 30 BNatSchG erteilt mit dem Inhalt, auf einer Gesamtfläche von rund 3,22 ha besonders geschützte Biotope zu zerstören. Es handelt sich hierbei ausweislich des LBP im Wesentlichen um den Biotoptyp „Brackwasserwatt ohne Vegetation höherer Pflanzen“ (KBO) und um kleinere Flächenanteile des Biotoptyps „Sublitoral im Brackwasser-Ästuar“ (KFN).

Es können überwiegende Gründe des Allgemeinwohls als Voraussetzung für eine Befreiung angeführt werden: Das Vorhaben trägt zur Entwicklung von Cuxhaven als Basishafen für die Offshore-Windenergie bei, die von der Landesregierung als Infrastrukturprojekt mit hoher Bedeutung eingestuft wurde. Ein gut ausgebauter Offshore-Hafen wiederum steht in direktem Zusammenhang mit dem Ausbau der Gewinnung regenerativer Energie und damit mit der Realisierung der von der Bundesregierung beschlossenen Energiewende. Zudem bietet das Vorhaben bedarfsgemäß Entwicklungsmöglichkeiten für den angrenzend bestehenden Mehrzweckterminal und trägt somit zur Sicherung und Entwicklung der Hafenvirtschaft einschließlich der damit zusammenhängenden Arbeitsplätze bei. Nähere Angaben zu den überwiegenden Gründen des Allgemeinwohls können der Ziffer B.III.1.1 entnommen werden. Die Inanspruchnahme der besonders geschützten Biotope wird bei der Herleitung der Ersatzmaßnahmen im Rahmen der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung berücksichtigt (vgl. Kap. 10, Heft 9A). Die gemäß § 30 BNatSchG besonders geschützten Biotope sind mit der höchsten Biotopwertigkeit in die Bilanzierung eingegangen und somit auch in ausreichendem Umfang berücksichtigt.

Die erforderlichen Befreiungen gelten aufgrund der Konzentrationswirkung mit Erlass dieses Planfeststellungsbeschlusses als erteilt (vgl. Ziffer A.IV.3).

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

Bauplanungsrechtliche Bedenken gegen das Vorhaben haben sich im Anhörungsverfahren nicht ergeben, insbesondere die Stadt Cuxhaven als Trägerin der kommunalen Planungshoheit befürwortet die Planung ausdrücklich. Die Stadt Cuxhaven hat bestätigt, dass nach Abschluss der Baumaßnahme zügig die entsprechenden Bauleitplanverfahren eingeleitet werden sollen. Zutreffend wurde jedoch darauf hingewiesen, dass dies erst erfolgen könne, wenn eine Inkommunalisierung der Flächen erfolgt ist. Erst dann liegen die erforderlichen bauleitplanerischen Zuständigkeiten vor. Die Bauleitplanung für den Vorhabensbereich soll dann nach

Abschluss der Baumaßnahmen und erfolgter Inkommunalisierung unter Berücksichtigung der Planfeststellung erfolgen.

Die östliche Böschungsanlage der jetzigen Mehrzweck-Umschlaganlage sowie ein Teilstück des Treibselräumweges vor dem Landesschutzdeich liegen im Bereich des Bebauungsplans Nr. 111 „Mehrzweck-Umschlaganlage“. Die Stadt Cuxhaven hat gegen die Überplanungen in diesem kleinen Bereich keine Bedenken vorgebracht. Sie weist lediglich darauf hin, dass dieser Bereich in den erforderlichen Anschlussbebauungsplan einbezogen werden wird.

Die festgestellten Hafenflächen sind ausreichend erschlossen. Die Zufahrt zur Erweiterung des Europakais erfolgt über das vorhandene Mehrzweckterminal bzw. über die Zufahrtstraße der Schwerlastplattform. Gleisanlagen waren im Ursprungsantrag vorgesehen, sind jedoch durch den Änderungsantrag vom 17.05.2011 nicht mehr Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens.

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

Die Planfeststellungsbehörde hat geprüft, ob gegen die festgestellten Hafenanlagen Bedenken aus immissionsschutzrechtlicher Sicht bestehen. Gegenstand des wasserrechtlichen Planfeststellungsverfahrens sind ausschließlich die festgestellten Hafenanlagen (vgl. Ziffer B.I dieses Beschlusses). Mit diesem Planfeststellungsbeschluss werden keine Entscheidungen über Hafenumschlagseinrichtungen (wie Suprastruktur des Terminals und Bebauung) getroffen. Diese waren in der Prüfung jedoch insoweit zu berücksichtigen als sichergestellt sein muss, dass dem späteren Betrieb keine grundsätzlichen Hindernisse entgegenstehen. Diese Maßnahmen der Suprastruktur unterliegen in der Regel der Genehmigungspflicht nach dem Bau- bzw. Immissionsschutzrecht und sind in eigenständigen Verfahren von den dafür zuständigen Behörden zu erteilen.

Die Rechtsprechung geht davon aus, dass einer Hafenausbaumaßnahme die Planrechtfertigung fehlen kann, wenn sich die damit geplante Kapazitätserweiterung der Umschlaganlagen aus rechtlichen Gründen nicht erreichen lässt, insbesondere weil dies Geräuschimmissionen zur Folge hätte, die die betroffenen Anlieger nicht hinzunehmen brauchen (OVG Bremen, 13.12.2001, NordÖR 2002, 116, 117). Wenn das Ziel des Ausbaus der Kaianlagen, nämlich die Kapazitätssteigerung, nicht erreicht werden kann, entfällt damit auch die Rechtfertigung für Beeinträchtigungen Dritter durch den Ausbau selbst. Ausreichend ist es für die Rechtfertigung der Planung, wenn die neuen Kaianlagen überhaupt eine so deutliche Verbesserung des Umschlags und eine Erhöhung der Umschlagkapazitäten ermöglichen, dass die Planung als vernünftigerweise geboten angesehen werden kann.

Aufgrund des geplanten Anlagenbetriebes ist schon jetzt absehbar, dass erhebliche Lärmemissionen von dem fertig gestellten Vorhaben ausgehen werden. Die Planfeststellungsbehörde hat eine summarische Prüfung vorgenommen, inwieweit

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 von der Antragstellerin geplante Vorhaben fällt gemäß Nummer 1 Abs. 3 b) aa) TA Lärm unter den Anwendungsbereich dieser Allgemeinen Verwaltungsvorschrift, die zwingend für die Prüfung der Einhaltung des § 22 BImSchG im Rahmen der Prüfung von Anträgen auf öffentlich-rechtliche Zulassung eines Lärm emittierenden 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, Schallleistungspegel, Betriebszeiten, Abstand zum Immissionsort und Gebietsart zu berücksichtigen sind. Um diesen Anforderungen gerecht zu werden, hat die Antragstellerin mit den Planunterlagen verschiedene schalltechnische Gutachten vorgelegt: Das Gutachten vom 08.02.2006 wurde ersetzt durch das mit dem Änderungs- und Ergänzungsantrag vom 17.05.2011 vorgelegte schalltechnische Gutachten der Bonk-Maire-Hoppmann GbR vom 03.12.2010. Im Rahmen des Anhörungsverfahrens wurde am 15.12.2011 eine überarbeitete Anlage 1 zu diesem Gutachten nebst ergänzender Stellungnahme des Schallgutachters vom 08.12.2011 vorgelegt. In diesen ergänzenden Unterlagen erfolgte die Einbeziehung eines weiteren Bauabschnitts des Liegeplatzes 8, der in den zuvor genannten Unterlagen nicht berücksichtigt war. Das Gutachten 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 auf ein erträgliches Mindestmaß reduziert werden können und im Hinblick auf die Genehmigung des Betriebs nicht von unüberwindbaren Hindernissen auszugehen ist. Im

Verfahren wurde zu allen vorgelegten Unterlagen auch mehrfach das GAA Cuxhaven beteiligt, das erklärt hat, dass es keine Bedenken gegen das schalltechnische Gutachten gäbe. Der Argumentation des Gutachters könne gefolgt werden, da die errechnete Zusatzbelastung durch den Betrieb des Liegeplatzes 4 aufgrund der anzunehmenden Gemengelage das Nichtrelevanzkriterium gemäß Nr. 3.2.1 TA Lärm auch für die Nachtwerte erfüllt. Dabei sei zu berücksichtigen, dass die Stadt Cuxhaven für die Wohnbebauung im Gebiet Tamms Weg auf Grund der Gemengelage einen Immissionsrichtwert für die Nachtzeit in Höhe von 45 dB(A) festgelegt hat. Sowohl die Hafenumschlagsanlagen als auch die Produktionsanlagen können immissionsschutzrechtlich abschließend erst beurteilt werden, wenn der jeweilige konkrete Antrag vorliegt. Grundsätzlich stehen nach Auffassung des GAA einer Genehmigung keine unüberwindbaren Hindernisse im Wege. Möglicherweise seien Vorkehrungen oder Auflagen erforderlich.

Hinsichtlich der einzusetzenden Richtwerte ist eine Gemengelage i. S. Nummer 6.7 TA Lärm im Sinne einer Großgemengelage anzunehmen. 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 17.08.2006 ausgeführt, dass sie aufgrund der traditionellen und gewachsenen Nachbarschaften von Hafen- und den angrenzenden Siedlungsbereichen von einer Gemengelagesituation ausgeht. Dieser Planungsansatz ist in den relevanten Bebauungsplänen enthalten. Insbesondere in der Begründung zu den Bebauungsplänen 111 („Mehrzweckumschlaganlage“), Nr. 110 („Nördlich Hafenzubringer“) und Nr. 113/1 (Südlich Hafenzubringer“) sind die diesbezüglichen Ermessenserwägungen dargelegt. Die Anforderungen an die Ermessensausübung sind damit erfüllt. In der ergänzenden Anhörung zu der überarbeiteten Anlage 1 des Schallgutachtens sowie der diesbezüglichen Stellungnahme des Schallgutachters hat die Stadt in der Stellungnahme vom 20.01.2012 die bisherige städtische Aussage zur Abgrenzung der vorhandenen Gemengelage bestätigt und präzisiert. Städtebaulich wird die anliegende Bebauung des "Tamms Weges" und des "Wolfenbütteler Weges" sowie die „unmittelbar nördlich und südlich anliegende Bebauung der Papenstraße“ als Gemengelage eingestuft.

Bei einer Gemengelage muss nach dem Gebot der gegenseitigen Rücksichtnahme die gewerbliche Nutzung im Hafengebiet besondere Rücksicht auf die schutzwürdige angrenzende Wohnbebauung nehmen, während umgekehrt der angrenzenden Wohnbebauung eine höhere Immissionsbelastung zugemutet werden kann als sonst in einem Wohngebiet üblich.

Es war deshalb für die zumutbaren Schallimmissionen ein geeigneter Maßstab zu finden, der sowohl dem Schutzbedürfnis der Wohnbebauung als auch dem Nutzungsinteresse des im Hafen angesiedelten Gewerbes und damit auch der Antragstellerin Rechnung trägt.

Für die nächstgelegene Wohnbebauung ist danach aufgrund der vorhandenen bzw. plangegebenen Geräusch-Vorbelastung aus schalltechnischer Sicht der Schutzanspruch vergleichbar einem Mischgebiet zu berücksichtigen.

Das von der Antragstellerin vorgelegte Gutachten folgt dieser Sichtweise und kommt bei summarischer Prüfung nachvollziehbar zu dem Ergebnis, dass die bei dem vorgesehenen Regelbetrieb der Hafenerweiterung zu erwartenden Geräuschimmissionen die Immissionsrichtwerte unterschreiten. Damit bestehen gegen

den dargestellten Regelbetrieb mit den angenommenen Randbedingungen unter schalltechnischen Gesichtspunkten keine Bedenken.

Die 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 kommt zu dem Ergebnis, dass aufgrund des großen Abstandes zwischen dem Plangebiet und der nächstgelegenen schutzwürdigen Wohnbebauung der Immissionsrichtwert für Wohngebiete bei fast allen Bautätigkeiten unterschritten wird. Lediglich bei der Durchführung von Rammarbeiten könne der Immissionsrichtwert von 50 dB(A) um bis zu 5 dB(A) überschritten werden. Dabei trete die Richtwertüberschreitung nur während des Einsatzes einer Schlag- bzw. Explosionsramme ein (vgl. Heft 7A, S. 34). Entsprechend den Ausführungen der AVV Baulärm sind bei einer Richtwertüberschreitung von mehr als 5 dB(A) Maßnahmen zur Lärminderung erforderlich. Im vorliegenden Fall wird dieser „Toleranzbereich“ vollständig ausgeschöpft, so dass der Gutachter eine messtechnische Überwachung zu Beginn der Rammarbeiten empfiehlt.

Die Planfeststellungsbehörde folgt dem Gutachter und hat der Antragstellerin aufgegeben, zu Beginn der Rammarbeiten eine messtechnische Überwachung vorzunehmen. Sollte sich eine Überschreitung des Richtwertes um mehr als 5 dB(A) ergeben, sind konkrete Lärminderungsmaßnahmen zu untersuchen (vgl. Ziffer A.V.1.1.18 dieses Planfeststellungsbeschlusses sowie Ziffer 6.2.2 des schalltechnischen Gutachtens – Heft 7A).

Die in Verbindung mit dem Bau der festgestellten Hafenanlage zu erwartenden Verkehrslärmimmissionen ermittelt das Gutachten anhand prognostizierter Fahrbewegungen (LKW-Verkehre). Die Immissionsbelastung erhöht sich. Die schall-

technischen Berechnungen haben jedoch gezeigt, dass im Sinne der Regelung der Ziffer 7.4 der TA Lärm keine Maßnahmen zur Verminderung des Verkehrslärms in Bezug auf den anlagenbezogenen Ziel- und Quellverkehr erforderlich sind.

Das schalltechnische Gutachten ist plausibel und nachvollziehbar und auch nach Auffassung des GAA Cuxhaven nicht zu beanstanden. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Ergebnissen des schalltechnischen Gutachtens an.

Sollten Beschwerden von Anwohnern vorliegen, sagt die Antragstellerin den Bau einer entsprechenden Messstelle zu (vgl. Ziffer A.V.1.4.13).

Durch den Bau und den Betrieb der festgestellten Hafenanlage wird ein weiterer Schallemission im Wohnumfeld hinzukommen. Bereits während der Bauphase wird es zu Belästigungen kommen, die in Abhängigkeit von den einzelnen Bauphasen von unterschiedlicher Intensität sein werden. Die Phase der Rammarbeiten wird dabei die größten Belästigungen verursachen. Im Rahmen der einschlägigen gesetzlichen Regelwerke ist diese Belästigung jedoch als zumutbar zu bewerten. Als zumutbar wird auch der Lärm angesehen, den der Regelbetrieb verursachen wird. Eine abwägende Betrachtung unter Berücksichtigung der überwiegend nur geringfügigen Lärmzunahme durch den Regelbetrieb einerseits und der für das Vorhaben sprechenden Erwägungen führt hier jedoch zu dem Ergebnis, dass die für die Verwirklichung des Vorhabens sprechenden Erwägungen (Ziff. B.III.1) den Vorrang verdienen.

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

Die Antragstellerin sagt eine gutachterliche Begleitung für den Bodeneinbau und die Rückführung der Transportwässer, die für die Aufspülung der Sedimente an Land benötigt werden, zu (vgl. Ziffer A.V.1.1).

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

Für die Hafenausbaumaßnahme selbst werden keine landwirtschaftlich genutzten Flächen beansprucht. Die Hafenterrassen werden überwiegend auf Flächen hergestellt, die durch Aufspülung von Wasserflächen gewonnen werden.

Mit diesem Planfeststellungsbeschluss werden jedoch auch Kompensationsmaßnahmen nach dem BNatSchG bzw. NAGBNatSchG im Bereich Belum festgesetzt. Im Bereich Hemmoor wird die Inanspruchnahme von landwirtschaftlicher Fläche voraussichtlich in einem ergänzenden Verfahren erfolgen. Die Landwirtschaft wird zu einem geringen Teil durch Entzug, im Übrigen durch Extensivierung der landwirtschaftlichen Nutzung im Rahmen der Kompensationsmaßnahmen betroffen. Die Flächen im Belumer Außendeich haben eine Gesamtgröße von ca. 25 ha. Die Flächen im Bereich Hemmoor sind Gegenstand eines Vorbehaltes. Werden sie in einem Ergänzungsverfahren festgestellt, so wird nach jetzigem Planungsstand eine Fläche von ca. 30 ha betroffen werden.

Die Landwirtschaftskammer Niedersachsen -Bezirksstelle Bremervörde- weist in ihrer Stellungnahme darauf hin, dass die Flächen bislang überwiegend als Grünland, zum Teil auch als intensives Grünland, genutzt werden. Auf einem Großteil der Flächen sei zwar eine Fortexistenz der Landbewirtschaftung vorgesehen, doch

seien die Auflagen zur Extensivierung so weitreichend, dass die landwirtschaftliche Produktion dadurch stark beeinträchtigt werde. Derartige Flächen könnten in der Regel nicht für die Ernährung von Milchviehbeständen herangezogen werden. Die Milcherzeugung aber sei im Landkreis Cuxhaven von tragender wirtschaftlicher Bedeutung.

Die Planfeststellungsbehörde hat deshalb u. a. geprüft, ob die festgestellte Planung die Grundsätze des § 15 Abs. 3 BNatSchG beachtet. Danach ist bei der Inanspruchnahme von land- oder forstwirtschaftlich genutzten Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen auf agrarstrukturelle Belange Rücksicht zu nehmen, insbesondere sind für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeignete Böden nur im notwendigen Umfang in Anspruch zu nehmen. Es ist vorrangig zu prüfen, ob der Ausgleich oder Ersatz auch durch Maßnahmen zur Entsiegelung, durch Maßnahmen zur Wiedervernetzung von Lebensräumen oder durch Bewirtschaftungs- oder Pflegemaßnahmen erbracht werden kann, um möglichst zu vermeiden, dass Flächen aus der Nutzung genommen werden.

Den Ansprüchen der land- und forstwirtschaftlichen Bodennutzung ist bei der Konzeption der landschaftspflegerischen Maßnahmen im Rahmen des fachlichen Beurteilungsspielraums in ausreichendem Maß Rechnung getragen worden. Allerdings ist nachvollziehbar, dass sich Entsiegelungsmaßnahmen in solch großem Umfang nicht verwirklichen lassen. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nimmt die Planung auf agrarstrukturelle Belange hinreichend Rücksicht. Die Verpflichtung zur Kompensation war von der Antragstellerin zu erfüllen. Auch das neue Naturschutzrecht räumt der Realkompensation den Vorrang ein.

Die Auswirkungen auf landwirtschaftliche Belange sind nicht von solcher Schwere, dass sie der Feststellung der beantragten Planung entgegenstehen. Sämtliche für Kompensationsmaßnahmen in Anspruch genommenen, bisher landwirtschaftlich genutzten Flächen wurden von der Antragstellerin freihändig erworben. Die dargestellte Inanspruchnahme betrifft nur einen kleinen Teil der in der Region insgesamt landwirtschaftlich genutzten Fläche. Besondere Nutzungen sind nicht betroffen. Die Beeinträchtigung durch Flächenentzug und die Extensivierung muss daher angesichts der für das Vorhaben sprechenden Belange hingenommen werden. Die mit dem Vorhaben angestrebte Sicherung und Entwicklung des Hafenstandortes Cuxhaven als Offshore-Hafen verdienen insoweit den Vorzug.

Alle für dieses Vorhaben vorgesehenen Kompensationsflächen wurden von NPorts erworben, so dass nicht zwangsweise auf landwirtschaftliche Flächen zugegriffen werden muss. Einwendungen in Bezug auf landwirtschaftliche Belange wurden nicht erhoben. Dementsprechend hatte die Planfeststellungsbehörde auch keine Abwägung zu treffen, ob die die Planung rechtfertigenden Gründe so gewichtig sind, dass sie die unmittelbare Inanspruchnahme von Privateigentum rechtfertigen. Die Planfeststellungsbehörde ist zu dem Ergebnis gelangt, dass landwirtschaftliche Belange der Planung nicht entgegenstehen.

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

Stellungnahmen vom 05.10.2007, 20.07.2011 und 20.01.2012

Bauplanungsrechtliche Bedenken gegen die festgestellte Maßnahme wurden von der Stadt Cuxhaven als Trägerin der kommunalen Planungshoheit im Anhörungsverfahren nicht vorgetragen. Die Stadt Cuxhaven weist zu Recht darauf hin, dass sich das Stadtgebiet und damit die kommunale Planungshoheit ausschließlich auf Landflächen erstrecken, die Wasserflächen der Elbe lägen bereits im gemeindefreien Gebiet. Deshalb sei eine Bauleitplanung parallel zur Planfeststellung –wie im Erläuterungsbericht dargestellt- nicht möglich. Sie könne erst nach Inkommunalisierung erfolgen. Die entsprechende Passage wurde in Ziffer A.III.1.6 gestrichen. Die Stadt hält eine Bauleitplanung für die Erweiterungsfläche für erforderlich und hat bestätigt, dass nach Abschluss der Baumaßnahme und Inkommunalisierung der Flächen zügig die entsprechenden Bauleitplanverfahren eingeleitet werden sollen.

Die Stadt Cuxhaven weist zu Recht darauf hin, dass für das Verfahrensgebiet eine vorbereitende Bauleitplanung weder in Form eines Flächennutzungs- noch eines Bebauungsplanes vorliege. Die entsprechende Passage im Erläuterungsbericht ist insoweit unzutreffend. Die entsprechende Passage wurde in Ziffer A.III.1.6 gestrichen. Die Stadt hat insoweit erläutert, dass das Regionale Raumordnungsprogramm des Landkreises Cuxhaven, Stand 2002 (Entwurf 2010), die Erweiterungsfläche als Gewässer und das Mehrzweckterminal sowie das südliche Erweiterungsgebiet als Vorrangstandort für Seehafen darstellt. Im Landesraumordnungsprogramm Niedersachsen, Stand 1994 (Novellierung 2008), ist das Gebiet als Vorranggebiet für hafenorientierte Hafenanlagen dargestellt. Damit existiert zwar kein vorbereitendes Planungsrecht in Form eines Bauleitplanes, jedoch lässt sich die festgestellte Maßnahme aus den Raumordnungsprogrammen entwickeln.

Die Stadt Cuxhaven hat sich in ihrer Stellungnahme vom 17.08.2006 eindeutig dazu geäußert, dass aus Sicht der Bauleitplanung in dem Planfeststellungsverfahren für die Erweiterung des Europakais in Cuxhaven von einer Gemengelage mit den Immissionsrichtwerten für ein Mischgebiet ausgegangen wird. Im Erörterungstermin hat der Vertreter der Stadt darauf hingewiesen, dass dieses Schreiben der Stadt auch heute noch Bestand habe. In der ergänzenden Anhörung zu der überarbeiteten Anlage 1 des Schallgutachtens sowie der diesbezüglichen Stellungnahme des Schallgutachters hat die Stadt in der Stellungnahme vom 20.01.2012 die bisherige städtische Aussage zur Abgrenzung der vorhandenen Gemengelage bestätigt und präzisiert. Städtebaulich werde die anliegende Bebauung des "Tamms Weges" und des "Wolfenbütteler Weges" sowie die „unmittelbar nördlich und südlich anliegende Bebauung der Papenstraße“ als Gemengelage eingestuft. Bezüglich der immissionsschutzrechtlichen Bewertung wird auf die Ausführungen in Ziffer B.III.5 Bezug genommen.

Soweit die planfestgestellten Hafenmaßnahmen randlich im Bereich des Bebauungsplans Nr. 111 „Mehrzweck-Umschlaganlage“ liegen, werden seitens der Stadt ebenfalls keine Bedenken vorgetragen. Dieser Bereich soll nach Aussage der Stadt in den erforderlichen Anschlussbebauungsplan einbezogen werden. Auf die Ausführungen unter Ziffer B III. 5 dieses Beschlusses wird Bezug genommen.

Aus Sicht der Stadt Cuxhaven muss bei den weiteren Planungen darauf geachtet werden, dass eine ausreichende Löschwasserversorgung sichergestellt ist. Erforderlich sei eine Löschwasserversorgung mit einem Förderstrom von mindestens 800 l/min aus der Elbe mit geeigneten Löschwasserentnahmeeinrichtungen. Die Entnahmestellen seien so anzulegen, dass auch bei einem extrem niedrigen Wasserstand der Elbe noch Löschwasser angesaugt werden kann. Diese Vorgaben wurden in der Nebenbestimmung Ziffer A.V.1.1.11 berücksichtigt. Der Antragstellerin wurde dabei auch aufgegeben, die Löschwasserversorgung in einer Form sicherzustellen, dass in keinem Fall die geodätische Saughöhe von maximal 7,5 m überschritten wird. Die Löschwasserversorgung ist im Detail mit der Stadt Cuxhaven abzustimmen, sofern die Löschwasserversorgung aus der Elbe erfolgen soll, auch mit dem WSA Cuxhaven. Dabei ist auch der benötigte Volumenstrom aus der Elbe und über die öffentliche Versorgung abzustimmen.

Die Stellungnahme der unteren Deichbehörde vom 05.10.2007 wurde für erledigt erklärt und durch die Stellungnahme vom 20.07.2011 ersetzt.

Die festgestellte Planung sieht vor, dass der Treibselräumweg im Bereich der zukünftigen Landflächen zurückgebaut wird. Das neue Ende des verbleibenden Treibselräumweges erhält eine unmittelbare Zufahrt vom neuen Betriebsgelände. Die ständige Erreichbarkeit der Außenberme des Deiches soll durch die befestigte und befahrbare Betriebsfläche gesichert werden. Die Stadt weist darauf hin, dass der Treibselräumweg ständig freizuhalten ist. Abweichend von der schriftlichen Stellungnahme hat die Vertreterin der unteren Deichbehörde im Erörterungstermin erklärt, dass auf die Forderung, den künftigen Treibselräumweg durch einen massiven Bordstein zur übrigen Terminalfläche abzugrenzen, verzichtet wird. Die Stadt schließt sich insoweit der Stellungnahme des Cuxhavener Deichverbandes an, der eine farbliche Markierung als Abgrenzung zur Terminalfläche für ausreichend erachtet. In Ziffer A.V.1.2.2 dieses Beschlusses wurde eine Nebenbestimmung für den Fall aufgenommen, dass sich in der Praxis Schwierigkeiten im Hinblick auf die Aufgaben des Deichverbandes ergeben. Für diesen Fall ist eine einvernehmliche Neuregelung zwischen der Antragstellerin, dem Cuxhavener Deichverband und der unteren Deichbehörde festzulegen. Sollte eine Einigung zwischen den Beteiligten nicht zustande kommen, bleibt eine abschließende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde vorbehalten.

Die Stadt Cuxhaven weist darauf hin, dass nach Fertigstellung der Baumaßnahmen die Abmessungen des Deiches nach § 4 Abs. 1 NDG neu festgesetzt werden müssten. Es wird Bezug genommen auf Ziffer A.V.2.6 dieses Beschlusses. Bei dem nach Abschluss der Bauarbeiten durchzuführenden Bestickfestsetzungsverfahren wird es als sachdienlich erachtet, den Treibselräumweg als Abschlussbestandteil des Deiches vorzusehen, so dass die elbeseitige Grenze des geplanten Treibselräumweges den Deich zur Elbe begrenzt.

Es ist erforderlich, dass der Deichverband jederzeit ungehinderten Zugang zum Deich erhält, um seine Aufgaben erfüllen zu können. Dies wurde der Antragstellerin mit der Nebenbestimmung in Ziffer A.V.1.2.4 aufgegeben. Darüber hinaus ist die Antragstellerin verpflichtet, den Bauzeitenplan der unteren Deichbehörde und dem Deichverband vorzulegen (vgl. Ziffer A.V.1.1.13).

Als untere Deichbehörde weist die Stadt Cuxhaven insbesondere darauf hin, dass Baumaßnahmen am und im Deich einschließlich der Deck- und Rückwerke nur in den dafür zugelassenen Zeiträumen nach den EAK 2002 von Mitte April bis Mitte

September durchgeführt werden dürfen. Dies gilt auch für den Abbruch der Ostmole und der Uferdeckwerke. Die Aufrechterhaltung der Deichsicherheit insbesondere während der Bauzeit und auch nach dem Ausbau wird durch die Nebenbestimmungen in Ziffer A.V.1.2 sichergestellt.

Gegen die vorgesehene Niederschlagsentwässerung werden seitens der unteren Wasserbehörde keine Bedenken vorgetragen. Die erforderlichen hydraulischen Angaben zur Oberflächenentwässerung wurden mit dem Erläuterungsbericht (Ziffer 4.5.3.1) vorgelegt. Unter Berücksichtigung der letzten Starkregenereignisse hat die Antragstellerin zugesagt, die hydraulische Berechnung vor der Bauausführung mit 150 l/s x ha zu überprüfen und ggf. den aktuellen Berechnungen anzupassen (vgl. A.V.1.2.11).

Die Stadt Cuxhaven ist als untere Naturschutzbehörde zuständig für die durch Überbauung betroffenen terrestrischen Flächen oberhalb der Mitteltidehochwasserlinie (MTHW-Linie). Der überwiegende Teil der durch die Baumaßnahme überplanten Flächen liegt unterhalb der MTHW-Linie, somit im gemeindefreien Gebiet, für das der NLWKN zuständige Naturschutzbehörde ist.

In Bezug auf die Eingriffe, die im Zuständigkeitsbereich der UNB der Stadt Cuxhaven erfolgen, werden die Antragsunterlagen für ausreichend gehalten, um den Bestand von Natur und Landschaft darzustellen und die zu erwartenden Auswirkungen des Vorhabens zu beurteilen. Das Vorhaben führt zu erheblichen Beeinträchtigungen der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes, die nicht vermieden werden können. Zu den im landschaftspflegerischen Begleitplan aufgeführten Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung von erheblichen Beeinträchtigungen sowie zur vorgesehenen Kompensation der auf gemeindlichem Gebiet erfolgten Eingriffe durch Ersatzmaßnahmen hat die Stadt Cuxhaven das Benehmen gemäß § 17 Abs. 1 BNatSchG hergestellt. Die landschaftspflegerische Ausführungsplanung vom 31.10.2011, die mit den Beteiligten in einem Ortstermin am 19.01.2012 abgestimmt wurde, hat der Stadt Cuxhaven vorgelegen. Bedenken wurden nicht vorgetragen.

Die untere Naturschutzbehörde regt an, einen Hinweis aufzunehmen, dass die bau-, anlage- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen in der Ausführungsplanung berücksichtigt werden. Dieser Anregung ist die Planfeststellungsbehörde gefolgt. Auf Ziffer A.V.1.6.1 wird verwiesen.

Die Stadt Cuxhaven weist darauf hin, dass die mit dem Eingriff verbundenen erheblichen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft dauerhaft seien, deshalb müsse auch der Bestand der Ersatzmaßnahmen dauerhaft gewährleistet werden. Nach dem Maßnahmeblatt M 1 im Anhang 3 Heft 9A ist NPorts verantwortlich für die künftige Unterhaltung. Die Verpflichtung ist zeitlich nicht begrenzt.

Die Stadt Cuxhaven regt an, die festgesetzten Kompensationsmaßnahmen dem Landkreis zur Eintragung in das Kompensationsverzeichnis zu übermitteln, da die Flächen im Bereich des Landkreises Cuxhaven liegen. Die Planfeststellungsbehörde wird -wie im Erörterungstermin vereinbart- die festgestellten Pläne in Erfüllung des § 17 Abs. 6 i. V. m. § 7 Abs. 2 NAGBNatSchG an die untere Naturschutzbehörde des Landkreises Cuxhaven zur Eintragung in das dortige Kompensationsverzeichnis übersenden. Die untere Naturschutzbehörde der Stadt Cuxhaven und der NLWKN GB IV erhalten eine Nachricht.

## **B.IV.1.2 Landkreis Cuxhaven**

Stellungnahmen vom 20.09.2007 und 20.07.2011

Aus Sicht der Regionalplanung wird das festgestellte Vorhaben positiv bewertet. Im regionalen Raumordnungsprogramm für den Landkreis Cuxhaven seien in der beschreibenden Darstellung Unterabschnitt 3.6.4 folgende Zielaussagen enthalten: Der Seehafen Cuxhaven ist aufgrund seiner überregionalen und herausragenden wirtschaftlichen Bedeutung zu erhalten und zukunftsorientiert auszubauen. Die erforderlichen Flächen für hafensorientierte Industrie und Gewerbe sind an dem Vorranggebiet für hafensorientierte Industrie im Bereich Cuxhaven-Altenbruch vorzuhalten. Die Nutzungsmöglichkeiten dieser Flächen dürfen nicht durch konkurrierende angrenzende Nutzungsansprüche eingeengt werden. Die Entwicklungsmöglichkeiten des Mehrzweckhafens Cuxhaven sind verstärkt zu nutzen.

In der zeichnerischen Darstellung des regionalen Raumordnungsprogramms für den Landkreis Cuxhaven sei der Bereich bei Groden als „Vorrangstandort für Seehafen“ dargestellt. Der Bereich der Kompensationsfläche bei Belum sei als „Vorranggebiet für Natur und Landschaft“ ausgewiesen.

Grundsätzliche deich- und wasserrechtliche Bedenken bestehen nicht. Auswirkungen der eigentlichen Hafenbaumaßnahme auf den Landesschutzdeich oder die Vorflutverhältnisse der Gewässer im Zuständigkeitsbereich des Landkreises Cuxhaven sind nicht zu erwarten.

Die Stellungnahme der unteren Naturschutzbehörde vom 14.09.2007 wurde im Erörterungstermin für erledigt erklärt. Sie wird ersetzt durch die Stellungnahme der unteren Naturschutzbehörde vom 20.07.2011. Die Zuständigkeit des Landkreises Cuxhaven bezieht sich ausschließlich auf die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen im Bereich Belum und Hemmoor, nicht jedoch auf den Eingriffsbereich der neuen Hafenanlage, die im Zuständigkeitsbereich der Naturschutzbehörden der Stadt Cuxhaven und des NLWKN liegt.

Nach Einschätzung des Landkreises Cuxhaven sind die Ersatzmaßnahmeflächen im Bereich Belum mit ihrem Aufwertungspotential grundsätzlich als Kompensationsmaßnahmen geeignet.

Bezüglich der Maßnahmen in Belum wurden im Anhörungsverfahren Anregungen und Bedenken vorgetragen. Die Antragstellerin hat am 19.01.2012 einen Landschaftspflegerischen Ausführungsplan (Kompensationsmaßnahme Belumer Aussendeich, Landschaftspflegerische Ausführungsplanung Blatt 2, aufgestellt 31.10.2011) eingereicht, der auch dem Landkreis vorgelegen hat. Er wird mit diesem Planfeststellungsbeschluss ebenfalls festgestellt. Der für die Kompensationsmaßnahme in Belum vom Landkreis geforderte wasserbauliche Fachbeitrag ist Teil dieser ergänzenden Unterlagen. Die Antragstellerin hat diese Ausführungsplanung am 18.01.2012 auf einem Vor-Ort-Termin aufgrund zuvor versandter Unterlagen vorgestellt und besprochen. Der Landkreis hat erklärt, dass gegen diese Ausführungsplanung keine Bedenken bestehen. Die Anregungen des Landkreises bezüglich der Maßnahmen in Belum haben sich dadurch erledigt. Ergänzend wird auf den Hinweis unter Ziffer A.V.1.6.14 Bezug genommen.

Auch im Hinblick auf die Maßnahmen in Hemmoor bestehen aus Sicht des Landkreises Cuxhaven keine grundsätzlichen Bedenken. Im Erörterungstermin wurde allerdings darauf hingewiesen, dass verschiedene Punkte noch klärungsbedürftig seien. Hier wurden insbesondere folgende offene Punkte genannt: die Anlage von Kleingewässern im Bereich sulfatsaurer Böden, die Zwischenlagerung und der Verbleib ggf. erforderlicher Abtransport des Aushubmaterials.

Um ausschließen zu können, dass potentiell sulfatsaure Böden bei der Realisierung der Maßnahmen betroffen sind, prüft die Antragstellerin derzeit, ob und wo diese Böden anstehen. Sobald die Ergebnisse vorliegen, sollen die Maßnahmen im Zuge der landschaftspflegerischen Ausführungsplanung dargestellt und ggf. noch in ihrer räumlichen Lage und Ausprägung optimiert werden. Die noch erforderlichen Klärungen werden noch einige Zeit in Anspruch nehmen. Die beantragten Ersatzmaßnahmen im Bereich Hemmoor werden deshalb mit diesem Planfeststellungsbeschluss nicht mit festgestellt. (siehe Ziffer A.II.1.1). Die Festsetzung der konkreten Kompensationsmaßnahmen im Bereich Hemmoor bleibt einer ergänzenden Entscheidung der Planfeststellungsbehörde vorbehalten. Auf die Ausführungen in der allgemeinen Begründung zu Ziffer B.III.4.2 wird Bezug genommen. Über die Bedenken bezüglich der beantragten Maßnahmen in Hemmoor wird in diesem Beschluss daher nicht entschieden. In dem Ergänzungsverfahren wird der Landkreis erneut beteiligt.

Im Erörterungstermin hat die untere Naturschutzbehörde grundsätzliches Einverständnis zu einem Vorbehalt signalisiert, sollte die konkrete Planung in Hemmoor noch Zeit in Anspruch nehmen.

### **B.IV.1.3 NLWKN – Betriebsstelle Brake – Oldenburg**

Stellungnahmen vom 28.09.2007 und 19.07.2011

Die Stellungnahme aus dem Jahr 2007 wurde für erledigt erklärt und durch die Stellungnahme vom 19.07.2011 ersetzt.

Der NLWKN, Betriebsstelle Brake-Oldenburg, ist die zuständige Naturschutzbehörde für das gemeindefreie Gebiet. Der überwiegende Teil der durch die Maßnahme verursachten Eingriffe entfällt auf das gemeindefreie Gebiet.

Den in den Unterlagen (Umweltverträglichkeitsstudie, LBP, FFH-Verträglichkeitsprüfung und Spezielle Artenschutzprüfung) wiedergegebenen Bewertungen und Schlussfolgerungen wird grundsätzlich gefolgt. Zu den im LBP aufgeführten Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung erheblicher Beeinträchtigungen sowie zur vorgesehenen Kompensation der im gemeindefreien Gebiet erfolgten Eingriffe durch Ersatzmaßnahmen hat der NLWKN, Betriebsstelle Brake-Oldenburg, das Benehmen gemäß § 17 Abs. 1 BNatSchG hergestellt.

Die vom Eingriff betroffenen Biotoptypen KBO (Brackwasserwatt) und KFN (Sublitoral im Brackwasser-Ästuar, tlw.) unterliegen dem gesetzlichen Biotopschutz gemäß § 30 BNatSchG. Der NLWKN weist darauf hin, dass eine Ausnahmegenehmigung gemäß § 30 Abs.3 BNatSchG nicht erteilt werden könne, da sie an die Möglichkeit eines Ausgleichs der hervorgerufenen Beeinträchtigungen geknüpft ist. Diese sei nicht gegeben. Dieser Auffassung folgt die Planfeststellungsbehörde. Für die Erweiterung des Europahafens Cuxhaven um den Liegeplatz 4 wird mit diesem Planfeststellungsbeschluss auf Grundlage des § 67 Abs. 1 BNatSchG eine Befreiung von den Verboten des § 30 BNatSchG erteilt. Die überwiegenden Grün-

de des Allgemeinwohls als Voraussetzung für eine Befreiung sieht die Planfeststellungsbehörde als gegeben an. Auf Ziffer B.III.4.3 wird Bezug genommen.

Im Anhörungsverfahren hat sich ergeben, dass die Wiederaufnahme des Totfund-Monitoring von Baubeginn an, wie es für die östliche Erweiterung des Offshore-Basishafens vorgesehen war, als unverhältnismäßig anzusehen ist.

Anlässlich des Erörterungstermins haben sich Naturschutzbehörden und Antragstellerin dahingehend geeinigt, dass das Totfund-Monitoring wieder aufgenommen wird, sollte sich die Situation im Laufe der Bauarbeiten am Liegeplatz 4 dergestalt verändern, dass die Zahl der Totfunde stark steigt. Sollte es während der Spül- und Rammarbeiten für den Liegeplatz 4 zu einem gegenüber dem langjährigen Mittel deutlich erhöhten Anfall von toten Meeressäugern kommen, so ist ab dem dritten Schweinswal-Totfund zwischen Cuxhaven Kugelbake und Belum das für die östliche Erweiterung des Offshore-Basishafens Cuxhaven vereinbarte Totfund-Monitoring in Absprache zwischen der Antragstellerin, den zuständigen Naturschutzbehörden und dem LAVES wieder aufzunehmen (vgl. Ziffer A.V.1.6.6).

Es wird gefordert, dass die im LBP aufgeführten Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen als Nebenbestimmungen in den Planfeststellungsbeschluss übernommen werden. Die Planfeststellungsbehörde hat der Antragstellerin in Ziffer A.V.1.6.3 ausdrücklich aufgegeben, sämtliche auf den Seiten 235 ff des LBP vorgesehenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen zur Vermeidung baubedingter Beeinträchtigungen zu beachten und in die Ausführungsplanung aufzunehmen.

Die Umgestaltung der Kompensationsfläche Hemmoor werde in den Unterlagen nur relativ skizzenhaft beschrieben. Sie bedürfe vor der Realisierung einer konkretisierenden Planung. Aus Sicht des NLWKN als UNB im Eingriffsraum besteht jedoch kein Zweifel, dass die Erreichung der Kompensationsziele in der erforderlichen Art und im erforderlichen Umfang auf der Fläche grundsätzlich möglich ist. Im Anhörungsverfahren hat sich ergeben, dass für die Erstellung von Ausführungsplänen noch weitere Untersuchungen erforderlich sind. Die beantragten Ersatzmaßnahmen im Bereich Hemmoor werden mit diesem Planfeststellungsbeschluss nicht mit festgestellt. (s. Ziffer A.II.1.1). Die Festsetzung der konkreten Kompensationsmaßnahmen im Bereich Hemmoor wird einer ergänzenden Entscheidung der Planfeststellungsbehörde vorbehalten. Auf die Ausführungen in der allgemeinen Begründung zu Ziffer B.III.4.2 wird Bezug genommen. Im Erörterungstermin hat der NLWKN, Betriebsstelle Brake-Oldenburg, als untere Naturschutzbehörde für den gemeindefreien Bereich grundsätzliches Einverständnis zu einem Vorbehalt signalisiert, sollte die konkrete Planung in Hemmoor noch Zeit in Anspruch nehmen.

Der NLWKN Betriebsstelle Brake-Oldenburg weist darauf hin, dass im Erläuterungsbericht auf Seite 51 Verklappungen von Baggergut erwähnt werden, obwohl solche Maßnahmen in allen anderen Unterlagen als nicht geplant bezeichnet werden. Mit der verbalen Änderung in Ziffer A.III.1.2 dieses Beschlusses wurde diese Textpassage gestrichen.

Weiterhin wird beanstandet, dass die Berechnung der durch die Anlage des Liegeplatzes für das Jack-Up Schiff hervorgerufenen zusätzlichen Versiegelung auf Seite 16 nicht nachzuvollziehen sei. Bei einer Breite von ca. 60 m und einer Länge von 200 m müsse die Versiegelung sich eigentlich auf eine Fläche von 12.000 m<sup>2</sup> belaufen, während in den Unterlagen nur von 420 m<sup>2</sup> die Rede ist. In der korres-

pondierenden Stelle im Erläuterungsbericht (Seite 32) finde sich gar keine Flächenangabe. Die Planfeststellungsbehörde hat diese Unstimmigkeit in den Planunterlagen mit Ziffer A.II.1.4 berichtigt. Die auf Seite 16 der Unterlage 9A genannte Flächengröße der Sohlbefestigung wird mit diesem Beschluss korrigiert. Die genannte Flächengröße von 420 m<sup>2</sup> wird gestrichen und durch ca. 12.000 m<sup>2</sup> ersetzt. Dies gilt ebenfalls für entsprechende Textpassagen zur Sohlbefestigung in anderen Planbestandteilen. Auf die Bilanzierung der Kompensation hat diese Korrektur keinen Einfluss, da die Fläche bei der Eingriffsermittlung ohnehin als Totalverlust gewertet wurde.

#### **B.IV.1.4 Cuxhavener Deichverband**

Stellungnahmen vom 13.09.2007 und 20.07.2011

Im Erörterungstermin wurde die Stellungnahme aus dem Jahr 2007 für erledigt erklärt. Seitens des o. g. Verbandes werden keine grundsätzlichen Bedenken vorgebracht. Aufgrund der Stellungnahmen waren jedoch Nebenbestimmungen erforderlich.

Aus Sicht des Deichverbandes ist eine farbliche Markierung auf dem Asphalt als Abgrenzung des Treibselräumweges (Breite 3,60 m) zur Umschlagsfläche ausreichend; ein Tiefbord sei kostenaufwendiger und bringe im Grunde keine Vorteile. Vor dem grünen Deich allerdings sei der Treibselräumweg mit einem Tiefbord abzugrenzen. Deichbehörde und Deichverband gehen davon aus, dass dies ausreichend ist. Dieser Auffassung folgt die Planfeststellungsbehörde. In Ziffer A.V.1.2.2 dieses Beschlusses hat die Planfeststellungsbehörde vorsorglich eine Nebenbestimmung für den Fall aufgenommen, dass sich in der Praxis Schwierigkeiten im Hinblick auf die Aufgaben des Deichverbandes ergeben. Für diesen Fall ist eine einvernehmliche Neuregelung zwischen der Antragstellerin, dem Cuxhavener Deichverband und der unteren Deichbehörde festzulegen. Sollte eine Einigung zwischen den Beteiligten nicht zustande kommen, bleibt eine abschließende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde vorbehalten.

Die geplante Entwässerungslösung erachtet der Deichverband auch im Hinblick auf die Entwässerung der Deichaußenböschung als ausreichend.

Der Verband regt an, die Grenzen des neuen Deiches so festzusetzen, dass die Farbmarkierung auf dem Asphalt als Abgrenzung des Treibselräumweges zur Umschlagsfläche gleichzeitig die elbeseitige Begrenzung darstellt.

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 Grenze des geplanten Treibselräumweges den Deich begrenzt. Auf Ziffer A.V.2.6 wird hingewiesen.

Durch diesen Beschluss ist sichergestellt, dass die geplanten Maßnahmen an den Küstenschutzanlagen nur im Einklang mit den entsprechenden Richtlinien durchgeführt werden dürfen. Des Weiteren ist gewährleistet, dass der Deichverband jederzeit Zugang zu seinen Schutzanlagen hat. Der Deichverband bittet darum, alle Baumaßnahmen am Deich mit dem Verband und der Deichbehörde abzustimmen. Diesen Belangen wird durch die Nebenbestimmungen in Ziffer A.V.1.2. Rechnung getragen.

Der Antragstellerin wird in der Nebenbestimmung Ziffer A.V.1.2.6 aufgegeben, dem Cuxhavener Deichverband einen nachgewiesenen Mehrunterhaltungsaufwand zu erstatten.

#### **B.IV.1.5 Ostedeichverband**

Stellungnahme vom 18.07.2011

Der Ostedeichverband ist durch die Ersatzmaßnahmen im Bereich des Belumer Außendeiches und in Hemmoor-Warstade betroffen. Er bittet, die Detail- bzw. Ausführungsplanung der einzelnen Kompensationsmaßnahmen mit dem Ostedeichverband abzustimmen.

Bezüglich der geplanten Maßnahmen in Belum sei dabei insbesondere sicherzustellen, dass die Entwässerungsleistung des Deichlängsgrabens und der Vorflutgräben in Richtung Elbe durch die geplanten Vernässungsmaßnahmen bzw. das Verschließen einzelner Grabenabschnitte nicht beeinträchtigt wird. Dazu seien entsprechende hydraulische Nachweise vorzulegen. Bei Bedarf seien die Grabenprofile und Durchlässe zu vergrößern. Die Entwässerung des Deichfußes am Hauptdeich müsse dauerhaft sichergestellt sein. Die dargestellte Absperrung des östlichen Randgrabens werde aus den vorgenannten Gründen abgelehnt.

Im Erörterungstermin hat die Antragstellerin zugesagt, für die Maßnahmen im Bereich Belumer Außendeich eine Ausführungsplanung zu erstellen und diese auf einem Ortstermin mit allen Beteiligten abzustimmen. Diese ergänzenden Planunterlagen zu den Maßnahmen im Gebiet Belumer Außendeich wurden von der Antragstellerin am 07.12.2011 vorab per Mail verschickt und am 18.01.2012 auf einem Vor-Ort-Termin vorgestellt und besprochen. Die Ausführungsplanung berücksichtigt die Anregungen des Ostedeichverbandes. Der Verband hat erklärt, dass gegen die nunmehr vorgesehenen Maßnahmen keine Bedenken bestehen.

Bezüglich der Maßnahmen in Hemmoor fordert der Ostedeichverband insbesondere sicherzustellen, dass die Entwässerungsleistung des Deichlängsgrabens und der Vorflutgräben in Richtung Mittelgraben durch die geplanten Vernässungsmaßnahmen bzw. das Verschließen einzelner Grabenabschnitte nicht beeinträchtigt werde. Dazu seien entsprechende hydraulische Nachweise vorzulegen. Bei Bedarf seien die Grabenprofile und Durchlässe zu vergrößern. Die Entwässerung des Deichfußes am Ostedeich müsse dauerhaft sichergestellt sein.

Im Anhörungsverfahren hat sich ergeben, dass für die Erstellung von Ausführungsplänen noch weitere Untersuchungen erforderlich sind. Die beantragten Ersatzmaßnahmen im Bereich Hemmoor werden mit diesem Planfeststellungsbeschluss nicht mit festgestellt. (s. Ziffer A.II.1.1). Die Festsetzung der konkreten Kompensationsmaßnahmen im Bereich Hemmoor wird einer ergänzenden Entscheidung der Planfeststellungsbehörde vorbehalten. Auf die Ausführungen in der allgemeinen Begründung zu Ziffer B.III.4.2 wird Bezug genommen. Im Ergänzungsverfahren wird der Ostedeichverband erneut beteiligt.

**B.IV.1.6 Unterhaltungsverband Untere Oste**

Stellungnahme vom 12.07.2011

Der Unterhaltungsverband Untere Oste hat im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens als Träger öffentlicher Belange folgende Stellungnahme abgegeben und gleichzeitig als vom Vorhaben Betroffener die folgenden Einwendungen erhoben:

Der Unterhaltungsverband Untere Oste ist von den beantragten Ersatzmaßnahmen im Bereich Hemmoor-Warstade betroffen.

Er bittet, die Detail- bzw. Ausführungsplanung der einzelnen Kompensationsmaßnahmen mit dem Verband abzustimmen. Dabei sei insbesondere durch Freihaltung der beidseitigen Räumstreifen in 5,00 m Breite sicherzustellen, dass die Unterhaltung des mittig durch das Gebiet laufenden Gewässers 2. Ordnung Nr. 176 – Mittelgraben auch weiterhin mit den bisher eingesetzten Räumgeräten (Kettenbagger bzw. Schlepper mit Mähwerk) erfolgen könne.

Der Unterhaltungsverband bittet darum, zu prüfen, ob im Rahmen dieser Kompensationsmaßnahme eine Strukturverbesserung der Ufer des Mittelgrabens z.B. durch partielle Uferabflachungen oder Uferaufweitungen, insbesondere auf der Südseite des Gewässers, erfolgen könne. Damit könnte auch ein Beitrag zur Umsetzung der Ziele der EG-Wasserrahmenrichtlinie geleistet werden.

Im Anhörungsverfahren hat sich ergeben, dass für die Erstellung von Ausführungsplänen noch weitere Untersuchungen erforderlich sind. Die beantragten Ersatzmaßnahmen im Bereich Hemmoor werden mit diesem Planfeststellungsbeschluss nicht mit festgestellt. (s. Ziffer A.II.1.1). Die Festsetzung der konkreten Kompensationsmaßnahmen im Bereich Hemmoor wird einer ergänzenden Entscheidung der Planfeststellungsbehörde vorbehalten. Auf die Ausführungen in der allgemeinen Begründung zu Ziffer B.III.4.2 wird Bezug genommen. Im Ergänzungsverfahren wird der Unterhaltungsverband Untere Oste erneut beteiligt.

**B.IV.1.7 Sommerdeichverband Belum**

Stellungnahme eingegangen 19.08.2011

Der Sommerdeichverband ist von der Ersatzmaßnahme im Belumer Außendeich betroffen. Er bittet darum, die Ausführungsmaßnahmen mit dem Belumer Sommerdeichverband abzustimmen

Es sei insbesondere sicherzustellen, dass die Entwässerung des Belumer Sommerdeiches dauerhaft gesichert ist. Der Sommerdeich dürfe in Zukunft keinerlei Bewirtschaftungsauflagen unterliegen. Weiterhin sei dafür Sorge zu tragen, dass die Erreichbarkeit des Sommerdeiches auch nach Vernässungen durch Schlepper und Baufahrzeuge durch jeden einzelnen Außendeichsteilabschnitt der mit Kompensationen belegt ist, gegeben ist.

Die Vorflutgräben in Richtung Elbe dürften nicht beeinträchtigt und müssten unterhalten werden.

U. a. aufgrund dieser Bedenken wurde im Erörterungstermin vereinbart, für die Maßnahmen im Bereich Belumer Außendeich eine Ausführungsplanung zu erstellen und mit allen Beteiligten abzustimmen. Diese ergänzenden Planunterlagen zu den Maßnahmen im Gebiet Belumer Außendeich wurden von der Antragstellerin am 07.12.2011 vorab per Mail verschickt und am 18.01.2012 auf einem Vor-Ort-Termin vorgestellt und besprochen. Die Ausführungsplanung berücksichtigt die An-

regungen des Sommerdeichverbandes. Der Verband hat erklärt, dass gegen die nunmehr vorgesehen Maßnahmen keine Bedenken bestehen.

#### **B.IV.1.8 Staatliches Gewerbeaufsichtsamt Cuxhaven**

Stellungnahmen vom 30.08.2007, 13.07.2011 und 12.01.2012

Das Gewerbeaufsichtsamt Cuxhaven hat die Stellungnahme vom 30.08.2007 im Erörterungstermin für erledigt erklärt. Sie wird ersetzt durch die Stellungnahme vom 13.07.2011. Es werden keine grundsätzlichen Bedenken vorgetragen. In der Stellungnahme werden jedoch verschiedene Nebenbestimmungen vorgeschlagen, die die Planfeststellungsbehörde in diesen Planfeststellungsbeschluss aufgenommen hat.

Das Gewerbeaufsichtsamt hat verschiedene Forderungen zum Arbeitsschutz vorgetragen, die in den Nebenbestimmungen unter Ziffer A.V.1.4 Berücksichtigung gefunden haben. Die vom Gewerbeaufsichtsamt an das Verkehrskonzept zu stellenden Anforderungen haben Eingang in den Beschluss gefunden (vgl. Ziffer A.V.1.4.2). Im Erörterungstermin hat der Vertreter des Gewerbeaufsichtsamtes erklärt, dass die im Einzelnen für die Baustelle geforderten Nebenbestimmungen ersetzt werden könnten durch einen Hinweis auf die BaustellV. In dieser Vorschrift seien die geforderten Verpflichtungen geregelt. Das GAA Cuxhaven bittet darum, ihm spätestens zwei Wochen vor Errichtung der Baustelle eine Vorankündigung gemäß BaustellV zu übermitteln. Dies wurde als Nebenbestimmung in Ziffer A.V.1.4.1 aufgenommen.

Das Gewerbeaufsichtsamt wurde insbesondere auch im Hinblick auf die immissionschutzrechtliche Beurteilung beteiligt. Gegenstand des Antrages sind nur die Hafenanlagen, nicht Anlagen der Suprastruktur wie z. B. Umschlags- und Verladeeinrichtungen und Produktionsanlagen. Allerdings dürfen der Genehmigungsfähigkeit keine grundsätzlichen Hindernisse entgegenstehen. Nach dem schalltechnischen Gutachten (Heft 7A) vom 03.12.2010 ist die grundsätzliche Machbarkeit der Suprastrukturanlagen für einen angenommenen Regelbetrieb gegeben.

Die Stadt Cuxhaven hat sich in ihrer Stellungnahme vom 17.08.2006 eindeutig dazu geäußert, dass aus Sicht der Bauleitplanung in dem Planfeststellungsverfahren für die Erweiterung des Europakais in Cuxhaven von einer Gemengelage mit den Immissionsrichtwerten für ein Mischgebiet ausgegangen wird. Im Erörterungstermin wurde dies erneut bestätigt. Im Anhörungsverfahren hat die Antragstellerin eine überarbeitete Anlage 1 zu dem Schalltechnischen Gutachten (Heft 7A der Antragsunterlagen) vorgelegt, in der nunmehr auch die Erweiterungsfläche des Liegeplatzes 8 berücksichtigt wurde, sowie eine ergänzende Stellungnahme des Gutachters zu den Auswirkungen des Liegeplatzes 8 nebst Erweiterungsfläche.

Im Rahmen der Anhörung zu diesen ergänzenden schalltechnischen Unterlagen hat die Stadt in der Stellungnahme vom 20.01.2012 die bisherige städtische Aussage zur Abgrenzung der vorhandenen Gemengelage bestätigt und darüber hinaus auch präzisiert. Städtebaulich werde die anliegende Bebauung des "Tamms Weges" und des "Wolfenbütteler Weges" sowie die unmittelbar nördlich und südlich anliegende Bebauung der Papenstraße als Gemengelage eingestuft. Bezüg-

lich der immissionsschutzrechtlichen Bewertung wird auf die Ausführungen in Ziffer B.III.5 Bezug genommen.

Zu diesen ergänzenden Planunterlagen zum schalltechnischen Gutachten wurde auch das Gewerbeaufsichtsamt angehört. Mit Schriftsatz vom 12.01.2012 wurde von dort mitgeteilt, dass der Argumentation des Gutachters gefolgt werden könne, da die errechnete Zusatzbelastung durch den Betrieb des Liegeplatzes 4 das Nichtrelevanzkriterium gemäß Nr. 3.2.1 TA-Lärm auch für die Nachtwerte erfüllt. Dabei sei zu berücksichtigen, dass die Stadt Cuxhaven für die Wohnbebauung im Gebiet Tamms Weg auf Grund der Gemengelage einen Immissionsrichtwert für die Nachtzeit in Höhe von 45 dB(A) festgelegt hat.

Insoweit wird auf die Ziffern B.III.5 sowie B.IV.1.1 Bezug genommen. Eine abschließende immissionsrechtliche Beurteilung der Suprastrukturmaßnahmen ist erst möglich, wenn konkrete Unterlagen vorliegen. Grundsätzliche Hindernisse für die Genehmigung der Suprastrukturanlagen sind nicht erkennbar.

In der Stellungnahme vom 13.07.2011 wird angeregt, für häufig wiederkehrende Schiffe im Bereich der Anlegestellen Möglichkeiten der landseitigen Versorgung mit Strom vorzusehen, um vermeidbare Emissionen durch den dauernden Betrieb der Schiffsdiesel zu reduzieren. Die Antragstellerin hat dies zugesagt (vgl. Ziffer A.V.1.4.7).

#### **B.IV.1.9 Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord**

Stellungnahme vom 25.09.2007

Gegen das Vorhaben werden keine grundsätzlichen Bedenken vorgetragen. Es wurde jedoch eine Reihe von Punkten aufgezeigt, die eine Klarstellung oder die Regelung durch Nebenbestimmungen erfordern.

In ihrer Stellungnahme aus dem Jahr 2007 hat die WSD darauf hingewiesen, dass das planfestzustellende Vorhaben die Richtfeuerlinie Baumrönne-Altenbruch so beeinträchtigen werde, dass sie durch eine neue Richtfeuerlinie ersetzt werden muss. Die neue Richtfeuerlinie müsse vor Baubeginn des Liegeplatzes 4 voll funktionsfähig zur Verfügung stehen. Die Antragstellerin hat im Änderungsantrag ausgeführt, dass im Seebereich bei Gelbsand zwei neue Richtfeuertürme errichtet wurden. Die neuen Richtfeuertürme im Bereich Gelbsand seien bereits in Betrieb und ersetzen die Richtfeuerlinie Altenbruch/Baumrönne (vgl. Erläuterungsbericht Heft 1A, S. 30). Die Vertreterin der WSD Nord hat in der Erörterung am 30.08.2011 erklärt, dass die vorgetragenen Bedenken zur Richtfeuerlinie grundsätzlich erledigt seien, lediglich hinsichtlich der Kabeltrasse gebe es noch Klärungsbedarf, ob eine vollständige Entfernung erforderlich sei.

Mit dem Rückbau des Unterfeuers Baumrönne wird auch die Kabeltrasse von den Bahngleisen der Deutschen Bundesbahn zum Unterfeuer Baumrönne nicht mehr benötigt. Aus diesem Grund hat das WSA Cuxhaven mit Schreiben vom 16.11.2011 den zwischen dem Niedersächsischen Hafenamts Cuxhaven und dem WSA Cuxhaven am 19.05./01.06.1970 geschlossenen Vertrag Nr. 4/70 gekündigt. Da das gesamte Kabel auf dem Grundbesitz der Antragstellerin liegt, geht mit der Kündigung des Vertrages das Kabel in das Eigentum der Antragstellerin über. Die Kündigung und den Eigentumsübergang hat die Antragstellerin mit Schreiben vom 24.01.2012 gegenüber dem WSA Cuxhaven bestätigt. Der Punkt ist damit einver-

nehmlich zwischen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung und der Antragstellerin geregelt.

Die WSD geht davon aus, dass die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs grundsätzlich gewährleistet ist. Es werde jedoch nachdrücklich darauf hingewiesen, dass der durchgehende Schiffsverkehr auf der Elbe in jedem Fall Vorrang vor dem an- und ablegenden Verkehr hat. Die Erreichbarkeit des Terminals sei daher davon abhängig, ob der Durchgangsverkehr Manövriermöglichkeiten zulässt.

Die Planfeststellungsbehörde geht aufgrund des vorgelegten nautischen Gutachtens davon aus, dass die Antragstellerin durch die Simulationen die grundsätzliche Machbarkeit nachgewiesen hat. Aufgrund der Nähe zum Fahrwasser, der Lage des Liegeplatzes vor der Kurve des Altenbrucher Bogens und dem erheblichen Verkehrsaufkommen können sich besondere Rücksichtnahme- und Wartepflichten beim An- und Ablegen ergeben. 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. Die WSD erklärt, der Durchgangsverkehr müsse jederzeit mit einer sicheren Geschwindigkeit passieren können. Auswirkungen dieser Passagen unter Einhaltung einer sicheren Geschwindigkeit seien von den Betreibern uneingeschränkt hinzunehmen.

Eine Rücksichtnahme auf bestimmte Umschlagsprozesse sei nicht möglich. Zur Verdeutlichung des Vorrangs der durchgehenden Schifffahrt hat die Planfeststellungsbehörde unter Ziffer A.V.2.1 einen entsprechenden Hinweis aufgenommen. Im Erörterungstermin hat die Vertreterin der WSD erklärt, dass es für ausreichend erachtet werde, wenn ein solcher Hinweis in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen wird.

Die WSD beanstandet weiterhin, dass im Antrag von einer jederzeitigen Erreichbarkeit der Hafenanlage ausgegangen werde. Soweit im Erläuterungsbericht (Heft 1A, S. 50) festgestellt wird, die Anlage sei jederzeit erreichbar, hat die Planfeststellungsbehörde in Ziffer A.V.2.1 darauf hingewiesen, dass diese Aussage lediglich in Bezug auf die Tideverhältnisse korrekt sei, nicht jedoch in Bezug auf die Verkehrsverhältnisse. Verkehrsbedingt sind ggf. Wartezeiten in Kauf zu nehmen bis ausreichende Verkehrslücken im Durchgangsverkehr vorhanden sind.

Zur Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs ist eine intensive Abstimmung von ankommenden und ablegenden Schiffen mit der Verkehrszentrale erforderlich (vgl. Ziffer A.V.1.3.2).

Die WSD beanstandet, dass der Schiffsmanöversimulation nicht zu entnehmen sei, ob darin von den heutigen Strömungsgeschwindigkeiten im Altenbrucher Bogen ausgegangen wird oder ob die in den Planunterlagen zur Fahrrinnenvertiefung der Unter- und Außeneibe prognostizierte Strömungsentwicklung zugrunde gelegt wurde. Ausweislich des Gutachtens zur Veränderung der Strömungszustände (Heft 5A der Planunterlagen) wurden sowohl der Planungszustand ohne Fahrrinnenanpassung der Elbe als auch mit dieser betrachtet. Der Gutachter kommt zu dem Ergebnis, dass die Unterschiede in beiden Vergleichszuständen als gering anzusehen

sind. Sie beschränken sich auf den Zufahrtsbereich und den Bereich unmittelbar vor der Stromkaje des Liegeplatzes 4. Eine Ergänzung des nautischen Gutachtens wird deshalb nicht für erforderlich gehalten.

Die WSD hat beanstandet, dass die Antragstellerin die im nautischen Gutachten (Heft 6 Band 1, S. 51) vorgeschlagene trichterförmige Ausgestaltung des Zufahrts-trichters nicht aufgegriffen hat. Hierzu hat die Antragstellerin erläutert, dass dies nicht in die Planung aufgenommen worden sei, weil für die Mehrzweckumschlaganlage im Bereich vor dem sich anschließenden Liegeplatz 3 ohnehin die gleiche Tiefe (17,50 m) wie bei Liegeplatz 4 planfestgestellt ist. Daraufhin wurde der Punkt mit Schreiben des WSA vom 29.08.2011 für erledigt erklärt.

Die WSD fordert, dass der Übergangsbereich vom heutigen Europakai in die geplante Verlängerung, z.B. durch auffällige Farbgebung in Verbindung mit Beleuchtung, deutlich erkennbar gemacht wird. Eine derartige Kennzeichnung sei zur Gewährleistung einer Vereinbarkeit mit § 34 WaStrG im Einzelnen mit dem WSA Cuxhaven abzustimmen. Dieser Forderung wird durch die Ziffer A.V.1.3.8 Rechnung getragen.

Die WSD weist darauf hin, dass im Bereich des Belumer Außendeichs auch Kompensationsmaßnahmen für die Fahrrinnenanpassung Elbe liegen, die durch die jetzt festgestellte Maßnahme nicht beeinträchtigt werden dürften. Die Antragstellerin hat das WSA Hamburg an der Ausführungsplanung beteiligt. Die Kompensationskonzepte der verschiedenen Maßnahmenträger im Belumer Außendeich sind sehr ähnlich. Negative Einflüsse der mit diesem Beschluss festgestellten Maßnahmen auf Kompensationsflächen der WSV können ausgeschlossen werden. Auf die allgemeine Begründung unter Ziffer B.III.4.2 wird Bezug genommen.

Die WSD weist darauf hin, dass die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung nach § 8 Abs. 3 WaStrG nicht für die Unterhaltung der Hafenzufahrten und Liegewannen zuständig ist. Es wird um ausdrückliche Klarstellung gebeten, dass allein der Träger des Vorhabens für das Prüfen und Umsetzen von Vermeidungsmaßnahmen im Rahmen der Unterhaltungsbaggerungen zuständig ist. Die Bedenken der WSD in Bezug auf die Maßnahmen zur Vermeidung betriebsbedingter Beeinträchtigungen wurden im Erörterungstermin für erledigt erklärt, soweit eine Nebenbestimmung mit entsprechender Abstimmungsverpflichtung Eingang in den PFB findet. Die anlässlich der Erörterung vereinbarte Nebenbestimmung wurde aufgenommen (vgl. Ziffer A.V.1.3.2). Außerdem wird verwiesen auf Ziffer A.V.1.3.10.

Die WSD hat im Erörterungstermin erklärt, dass in Bezug auf das Beweissicherungsverfahren gemäß Planfeststellungsbeschluss zur Anpassung der Fahrrinne der Unter- und Außenelbe an die Containerschifffahrt vom 22.02.1999 das Gleiche gelte wie bei Liegeplatz 8. Danach wird das festgestellte Vorhaben nach heutiger Kenntnis keine Auswirkungen auf diese Beweissicherung haben. In dem genannten Planfeststellungsbeschluss 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 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.

#### **B.IV.1.10 Wasser- und Schiffsamt Cuxhaven**

Stellungnahmen vom 25.09.2007, 14.07.2011 sowie 29.08.2011

Das WSA Cuxhaven hat gegen das Vorhaben keine grundsätzlichen Bedenken vorgetragen. In verschiedenen Stellungnahmen wurde jedoch eine Reihe von Punkten aufgezeigt, die eine Klarstellung oder die Regelung durch Nebenbestimmungen erfordern.

Soweit seitens des WSA auf Probleme im Zusammenhang mit der Richtfeuerlinie Baumrönne-Altenbruch hingewiesen wurde, wurden diese abgearbeitet. Die Punkte sind erledigt. Auf die Ausführungen unter B.IV.1.9 (Stellungnahme der WSD Nord) wird Bezug genommen.

Soweit die Stellungnahmen sich auf die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs, den Durchgangsverkehr auf der Elbe, auf die Unterhaltung der Zufahrt und der Liegewannen sowie die erforderliche Abstimmung aller bau- und betriebsbedingter Maßnahmen mit der WSV bezieht, wird auf die Ausführungen unter B.IV.1.9 verwiesen.

Das WSA weist -ebenso wie die WSD- darauf hin, dass die Antragstellerin für die erforderliche Unterhaltung der Hafenanlagen zuständig sei und damit auch verantwortlich für mögliche Vermeidungsmaßnahmen. Es wird auf die Ausführungen zu Ziffer B.III.9 Bezug genommen. Die gewünschten Regelungen finden sich in den Nebenbestimmungen zu Ziffer A.V.1.3.2 sowie A.V.1.3.10.

Die im Einzelnen geforderten Auflagen für die Anlagen und ihren späteren Betrieb sowie für die Durchführung der Bauarbeiten wurden im Wesentlichen in den Nebenbestimmungen gemäß Ziffer A.V.1.3 sowie in Ziffer A.V.2 berücksichtigt.

Das WSA hat in Bezug auf den Ladungsumschlag von Schiff zu Schiff im Erörterungstermin sowie in der zusammenfassenden Stellungnahme vom 29.08.2011 vorgeschlagen, diesen nur vom Grundsatz her zu untersagen, Ausnahmen im Einzelfall in Abstimmung mit der Bundeswasserstraßenverwaltung jedoch zuzulassen, da in Zukunft im Einzelfall eine solche Umschlagsweise erforderlich sein könnte. Die Planfeststellungsbehörde hat die vom WSA vorgeschlagene Nebenbestimmung in Ziffer A.V.1.3.14 aufgenommen.

Das WSA erläutert, dass der für die Aufspülung des Geländes benötigte Sand nicht nur - wie im Erläuterungsbericht in Ziffer 4.4.3 dargestellt - durch Unterhaltungsbaggerungen bei Tonne 25 gewonnen werden kann. Alle beabsichtigten Baggerungen (Entnahmestelle und Mengen) dürfen nur im Einvernehmen mit dem WSA Cuxhaven – Baggerbüro – vorgenommen werden. Die Planfeststellungsbe-

hörde hat dies als Nebenbestimmung aufgenommen (Ziffern A.V.1.3.1 und A.V.1.3.2).

Die vom WSA Cuxhaven in Ziffer 3 seiner Stellungnahme geforderten Nebenbestimmungen für die Anlagen und ihren späteren Betrieb sowie die Durchführung der Baumaßnahmen wurden im Wesentlichen in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen (vgl. Ziffern A.V.1.3 und A.V.2).

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

#### **B.IV.1.11 Landwirtschaftskammer Niedersachsen - Bezirksstelle Bremervörde**

Stellungnahmen vom 14.09.2007 und 08.07.2011

Die Landwirtschaftskammer weist darauf hin, dass für die Hafenausbaumaßnahme selbst keine land- bzw. forstwirtschaftlich genutzten Flächen beansprucht werden. Landwirtschaftliche Belange würden jedoch durch die geplanten Kompensationsmaßnahmen berührt. Mit diesem Planfeststellungsbeschluss werden Ersatzmaßnahmen nach dem BNatSchG im Bereich Belum in einer Größe von ca. 25 ha festgesetzt. Im Bereich Hemmoor wird die Inanspruchnahme von landwirtschaftlicher Fläche voraussichtlich in einem ergänzenden Verfahren erfolgen. Nach jetzigem Planungsstand wird eine Fläche von ca. 30 ha von den Ersatzmaßnahmen betroffen werden. Die Landwirtschaft wird zu einem geringen Teil durch Entzug, im Übrigen durch Extensivierung der landwirtschaftlichen Nutzung im Rahmen der Kompensationsmaßnahmen betroffen.

Die Kammer hat vorgetragen, dass die landwirtschaftliche Produktion durch die Maßnahmen stark beeinträchtigt werde, obwohl auf einem Großteil der Flächen eine extensive Bewirtschaftung vorgesehen ist. Die Auflagen seien jedoch so weitreichend, dass derartige Flächen in der Regel nicht für die Ernährung von Milchviehbeständen genutzt werden können. Die Milcherzeugung sei aber im Landkreis Cuxhaven von tragender wirtschaftlicher Bedeutung. Für die Landwirtschaft sei dieser Flächenverlust insgesamt negativ zu bewerten, obwohl die Antragstellerin die Flächen freihändig erworben hat. Konkrete Auswirkungen ergäben sich für die derzeitigen Pächter dieser Flächen.

Die Auswirkungen auf die Landwirtschaft wurden in die Abwägung eingestellt. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nimmt die Planung auf agrarstrukturelle Belange hinreichend Rücksicht. Die Verpflichtung zur Kompensation war von der Antragstellerin zu erfüllen. Die Auswirkungen auf landwirtschaftliche Belange sind nicht von solcher Schwere, dass sie der Feststellung der beantragten Planung entgegenstehen. Die mit dem Vorhaben angestrebte Sicherheit und Entwicklung des Hafenstandortes Cuxhaven als Offshore-Hafen verdienen insoweit den Vorzug. Auf Ziffer B.III.6 der allgemeinen Begründung wird verwiesen.

Die Ersatzmaßnahme in Hemmoor wurde einer ergänzenden Entscheidung vorbehalten. Im Ergänzungsverfahren wird die Landwirtschaftskammer erneut beteiligt. In diesem Ergänzungsverfahren kann die Problematik der möglichen Vernässung von Nachbarflächen vorgetragen werden, soweit die ergänzenden Planunterlagen

hierfür noch Veranlassung geben sollten. Soweit sich der Vortrag der Landwirtschaftskammer auf die Berechnung des künftigen Pachtzinses für die Kompensationsmaßnahmen bezieht, war keine Entscheidung zu treffen. Die Höhe des späteren Pachtzinses gehört nicht zum Gegenstand dieses Verfahrens.

Aus Sicht der Fischerei werden keine grundsätzlichen Bedenken vorgetragen. Es müssten jedoch alle Vorkehrungen getroffen werden, um Schiffsunfälle zu vermeiden. Bei den Unterhaltungsbaggerungen sollten die Auswirkungen auf die aquatische Umwelt so weit wie möglich minimiert werden.

Die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs auf der Elbe haben oberste Priorität. Dieser Punkt wurde auch von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung vorgetragen. Zur Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs ist eine intensive Abstimmung von ankommenden und ablegenden Schiffen mit der Verkehrszentrale zwingend erforderlich. Auf die entsprechenden Nebenbestimmungen unter Ziffer A.V.1.3 sowie die Ausführungen zu den Stellungnahmen der WSD und des WSA Cuxhaven (vgl. Ziffern B.IV.1.9 und B.IV.1.10) wird Bezug genommen.

Bezüglich der Unterhaltung der Liegeplätze und der Zufahrt sehen bereits die festgestellten Planunterlagen Maßnahmen zur Vermeidung betriebsbedingter Beeinträchtigungen vor (vgl. Heft 9A, S. 237 ff). Darüber hinaus wurde der Antragstellerin in Ziffer A.V.1.3.1 aufgegeben, bei den erforderlichen Unterhaltungsbaggerungen und der Umlagerung bzw. Verbringung des Baggerguts die Regelungen der „Gemeinsamen Übergangsbestimmungen zum Umgang mit Baggergut im Küstenbereich“ (GÜBAK 2009) zu beachten.

#### **B.IV.1.12 NLWKN Betriebsstelle Stade**

Stellungnahmen vom 18.09.2007 und 25.07.2011

Die Betriebsstelle Stade hat verschiedene Hinweise zu den Buhnen und zum Deckwerk gegeben. Diese wurden für erledigt erklärt, da der Antragstellerin inzwischen Buhnen und Deckwerke im Verfahrensgebiet übertragen wurden.

Im Planfeststellungsbeschluss wurde in Ziffer A.III.1.3 klargestellt, dass eine Verklappung von Baggergut nicht Gegenstand dieses Verfahrens ist. Ergänzende Unterlagen für eine Verklappstelle waren dementsprechend nicht nachzufordern. Der Antragstellerin wurde in Ziffer A.V.1.3.1 aufgegeben, bei den erforderlichen Unterhaltungsbaggerungen die Regelungen der „Gemeinsamen Übergangsbestimmungen zum Umgang mit Baggergut im Küstenbereich“ (GÜBAK 2009) zu beachten. Diese Übergangsbestimmungen ersetzen die HABAK-WSV.

Die Betriebsstelle Stade weist darauf hin, dass die UVU auf veraltete Daten der Fahrrinnenanpassung zurückgreife und kritisiert die Ausführungen zum Sauerstoffhaushalt in den Planunterlagen. Das Kompensationsmaßnahmenkonzept wurde für den Planänderungs- und Ergänzungsantrag überarbeitet. Eine Beschreibung des neuen Konzepts findet sich in Heft 9A, Kap. 10.4 der naturschutzfachlichen Unterlagen. Aktuelle Daten zur Bestandsbeschreibung wurden eingearbeitet (Heft 9A, Kap. 7.8, Seiten 90 ff). Die Beschreibung des Sauerstoffhaushalts der Elbe wurde vollständig überarbeitet (Heft 9A, Seiten 95 f).

Die Betriebsstelle Stade befürchtet, dass die Makrozoobenthos-Erfassung nicht korrekt sei, weil bei der Beprobung Siebe mit zu großer Maschenweite verwendet wurden. Es wurde auf die geringen Benthosfunde trotz des dichten Messnetzes hingewiesen. Die Antragstellerin hat eingeräumt, dass aufgrund von Gesprächen mit verschiedenen Gutachtern die Beprobung zur Erfassung des Makrozoobenthos besser mit einer Maschenweite von 250 µm hätte erfolgen sollen. Da in der UVS ein Totalverlust auf den entsprechenden Flächen berücksichtigt wurde, ergibt sich in Folge anderer Beprobung jedoch kein höherer Kompensationsbedarf. Diese Auffassung teilt auch die zuständige Naturschutzbehörde. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ergeben sich keine grundsätzlichen Änderungen zu den in den Gutachten getroffenen Aussagen. Im Erörterungstermin hat die Antragstellerin erklärt, den Hinweis zur Maschenweite bei neuen Untersuchungen zu berücksichtigen.

#### **B.IV.1.13      Staatliches Fischereiamt Bremerhaven**

Stellungnahme, eingegangen am 10.09.2007

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 sind diese geeignet, die durch die Baumaßnahme beeinträchtigten Werte und Funktionen zum Teil zu kompensieren. Maßnahmen an der Medem-Mündung beabsichtigt die Antragstellerin nicht, sondern in einem Ergänzungsverfahren sollen Maßnahmen im Bereich Hemmoor beantragt werden. Es liegt im zulässigen Planungsermessen der Antragstellerin, sich für die Maßnahmen im Belumer Außendeich bzw. in Hemmoor zu entscheiden. Die zuständigen Naturschutzbehörden haben das Benehmen bezüglich dieser Maßnahmen hergestellt. Auf Ziffer B.III.4 wird Bezug genommen.

#### **B.IV.2            Private Einwendungen**

(Text entfernt)

### **B.IV.3            Stellungnahmen der anerkannten Naturschutzvereinigungen**

#### **B.IV.3.1        Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e. V. (BUND)**

Stellungnahmen vom 28.09.2007, 02.10.2007, 20.07.2011

Der BUND hält es für unumgänglich, die vorgesehenen Ausgleichsflächen im "Belumer Außendeich" durch eine Entfernung des Sommerdeiches zu öffnen, um für die Avifauna einen Ersatz zu schaffen.

Die Antragstellerin hat mit dem Ergänzungsantrag vom 17.5.2011 eine überarbeitete Unterlage 9A und am 19.01.2012 einen Landschaftspflegerischen Ausführungsplan für die Kompensationsmaßnahme Belumer Außendeich vorgelegt. Die Planfeststellungsbehörde hat die in Heft 9A, Kapitel 10 dargestellte Bilanzierung geprüft und ist zu dem Ergebnis gekommen, dass eine Öffnung des Sommerdeiches nicht zwingend erforderlich ist. Die zuständigen Naturschutzbehörden haben das Benehmen mit den Maßnahmen in Belum hergestellt und auch dem verfügten Vorbehalt bezüglich der Ersatzmaßnahme Hemmoor zugestimmt.

Der BUND weist darauf hin, dass der Zeitpunkt der Kompensationsmaßnahmen festgelegt werden müsse. Er fordert, für die Maßnahmen im Belumer Außendeich, dass eine Überschneidung oder Doppelanrechnung von Kompensationsmaßnahmen vermieden wird. In diesem Bereich seien im Zusammenhang mit der geplanten Elbvertiefung ebenfalls Kompensationsmaßnahmen geplant. Im Übrigen dürften Kompensationsmaßnahmen dort nur insoweit stattfinden, wie derartige Maßnahmen nicht sowieso aufgrund des staatlichen Auftrages zu Erhalt und Weiterentwicklung des Natura-2000-Gebietes (Erhaltungsziele) erforderlich sind.

Die Planfeststellungsbehörde hat mit der Nebenbestimmung A.V.1.6.2 festgelegt, dass die Antragstellerin die Ersatzmaßnahme M 1 mit dem Eintritt der Beeinträchtigungen umzusetzen hat, es sei denn, dass die festgesetzten Nebenbestimmungen

oder die Antragsunterlagen Bauzeitenregelungen zur Vermeidung bzw. Minimierung von Beeinträchtigungen festlegen. Eine Doppelanrechnung oder Überschneidung mit Maßnahmen der Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe können ausgeschlossen werden. Diese Maßnahmen liegen zwar ebenfalls im Bereich des Belumer Außendeichs, allerdings auf anderen Flurstücken. Im Übrigen war die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung im Verfahren beteiligt.

Die grundsätzliche Zulässigkeit von Kompensationsmaßnahmen in Schutzgebieten ist jetzt ausdrücklich in § 15 Abs.2 Satz 4 BNatSchG geregelt. Kompensationsmaßnahmen sind in besonders geschützten Gebieten unter bestimmten Voraussetzungen möglich. Hier treffen zwei naturschutzrechtliche Instrumente zusammen. Die Eingriffsregelung verlangt, die Eingriffsfolgen nach bestimmten Regeln zu bewältigen. Der besondere Gebietsschutz verfolgt die jeweils festgelegten Schutz- und Erhaltungsziele. Liegen die zur Kompensation vorgesehenen Grundstücke in einem Schutzgebiet, kommt es auf den konkreten Inhalt und Zweck der Schutzvorschriften an. Soweit sie den bestehenden Zustand erhalten und ihn gegen Veränderungen schützen wollen, gilt diese normative Festlegung auch für Kompensationsmaßnahmen. Jedoch gibt es nicht selten Gebietsteile minderer Schutzwürdigkeit bzw. Qualität, die aufwertungsfähig und aufwertungsbedürftig sind. Insbesondere wenn die Schutzverordnung Entwicklungsziele enthält, können Kompensationsmaßnahmen für diese Zwecke eingesetzt werden. Letzteres trifft für die Flächen im Bereich Belum zu. Die gesetzliche Neuregelung stellt klar, dass Festlegungen von Entwicklungs- und Wiederherstellungsmaßnahmen für Schutzgebiete und in Bewirtschaftungsplänen für Natura-2000-Gebiete der Anerkennung solcher Maßnahmen als Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nicht entgegenstehen. Voraussetzung für die Anerkennung von Kompensationsmaßnahmen in Schutzgebieten ist der erforderliche Funktionsbezug sowie die Aufwertungsfähigkeit. Beides ist im vorliegenden Fall gegeben. Die zuständigen Naturschutzbehörden haben hierzu das Benehmen hergestellt.

Es wird gerügt, dass die Baggergutverklappung in der FFH-Verträglichkeitsstudie keine Berücksichtigung gefunden hat. Eine Baggergutverklappung wird mit diesem Planfeststellungsbeschluss nicht genehmigt. Auf die Ziffer A.III.1.3 wird Bezug genommen.

Der BUND bezweifelt den zwingenden Bedarf für die festgestellte Erweiterung des Europakais. Erforderlich seien Gesamtkonzepte. Wenn keine Prioritätensetzungen im nationalen Rahmen erfolgen, bestehe die Gefahr der Schaffung von Überkapazitäten.

Die Planfeststellungsbehörde hat sich unter Ziffer B.III.1 umfassend mit der Planrechtfertigung für die festgestellte Hafenausbaumaßnahme auseinander gesetzt und diese aus den dort genannten Gründen bejaht. Die Erstellung weiterer Gutachten, wie vom BUND in seiner Stellungnahme im Hinblick auf verschiedene Hafenkonzepte gefordert, ist für die Beurteilung der Planrechtfertigung nicht erforderlich. Es besteht auch keine Rechtsgrundlage für die geforderten Hafengesamtkonzepte. Die Planung und Genehmigung von Häfen erfolgt mangels entsprechender fachplanerischer Bindungen auf höherer Stufe nach dem Prinzip der zeitlichen Priorität. Der Stand anderer Planungen ist im Planfeststellungsverfahren dergestalt zu berücksichtigen, dass die zum Zeitpunkt der Entscheidung der Planfeststellungsbehörde im dafür vorgesehenen Zulassungsverfahren bereits genehmigten bzw. durch den qualifizierten Beginn eines Zulassungsverfahrens rechtlich verfestigten Planungen anderer Vorhabensträger im Rahmen der rechtlichen Beurteilung und der abschließenden Abwägungsentscheidung mit einzustellen sind. Die Ge-

fahr der Schaffung von Überkapazitäten ist im vorliegenden Fall vor dem Hintergrund der von der Antragstellerin dargelegten Entwicklungen in Cuxhaven und der darauf beruhenden Prognosen nicht erkennbar. Die Erstellung und Umsetzung eines übergeordneten Hafenkonzepes auf Landes- oder Bundesebene liegt nicht in der Kompetenz der Planfeststellungsbehörde, sondern müsste seine Grundlagen im politischen Raum finden.

In Bezug auf den Gesundheitsschutz des Menschen wird empfohlen, die besonders lauten Rammarbeiten durch Lärmdämpfungsmaßnahmen oder, so weit möglich, weniger Lärm verursachende Baumethoden zu ersetzen. Sollte das nicht möglich sein, sollten diese zeitlich weiter eingeschränkt werden

Durch die Wahl der eingesetzten Maschinen werden die Lärmemissionen so gering wie möglich gehalten (vgl. Vermeidungsmaßnahmen in Heft 9A, Seite 236). Darüber hinaus ist der Antragstellerin in Ziffer A.V.1.1.18 aufgegeben worden, zu Beginn der Rammarbeiten messtechnische Überprüfungen der Lärmimmissionen an den maßgebenden Immissionspunkten durchzuführen. Falls erforderlich, sind Maßnahmen zur Lärminderung zu ergreifen.

Die von der Antragstellerin vorgelegte lärmtechnische Berechnung ist nach Prüfung durch das zuständige Gewerbeaufsichtsamt nicht zu beanstanden. Dem schließt sich die Planfeststellungsbehörde an.

Der BUND rügt, im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung seien nicht die kumulierenden Wirkungen der Fahrrinnenanpassung berücksichtigt. Mit dem Änderungsantrag wurde auch eine überarbeitete Unterlage 9A vorgelegt, in der auf den Seiten 203 ff auch das Projekt „Anpassung der Fahrrinne von Unter- und Außenelbe“ mit einbezogen wurde.

### **B.IV.3.2 Landessportfischerverband**

Stellungnahmen vom 01.10.2007 und 20.07.2011

Der Landessportfischerverband hält es angesichts der hohen Bedeutung der Elbe als Fischlebensraum und prioritären Wanderkorridor für Wanderfische für erforderlich, dass ein baubegleitendes Monitoringprogramm zur baubedingten potentiellen Belastung der Elbe hinsichtlich der voraussichtlich eintretenden Sedimentaufwirbelungen, Trübungen und Sauerstoffbelastungen eingerichtet wird, das nachvollziehbar die Belastungssituation der Elbe dokumentiert.

Die Elbe hat im Bereich Cuxhaven aufgrund des Arteninventars eine hohe Wertigkeit für die Fischfauna. Der direkte Vorhabensbereich ist auf Grund der bestehenden Vorbelastung durch die direkt angrenzenden Hafenanlagen, der dort vorherrschenden Strömungsgeschwindigkeiten und der lediglich gering ausgeprägten Flachwasserflächen nur eingeschränkt nutzbar. Die vorhabensbedingt zu erwartenden Auswirkungen infolge von Trübung und Sedimentaufwirbelungen wurden in den Antragsunterlagen dargestellt. Sie werden sich im Wesentlichen auf den Vorhabensbereich beschränken. Die mit dem Bau der Hafenerweiterung verbundenen Auswirkungen sind lokal und zeitlich begrenzt. Im Bereich Cuxhaven wurden bislang keine Sauerstoffdefizite festgestellt. Dies wird sich aufgrund der starken Strömungsverhältnisse und der damit einhergehenden guten Durchmischung auch während der Bauzeit der Hafenerweiterung nicht ändern. Die Antragstellerin hat in

Bezug auf die Fischpopulation die in diesem Beschluss unter Ziffer B.III.3.3.4.3 genannten Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen zu beachten. Die Planfeststellungsbehörde ist zu der Auffassung gelangt, dass ein darüber hinausgehendes Monitoring nicht erforderlich ist. Ein solches haben auch die zuständigen Naturschutzbehörden nicht gefordert.

Weiterhin hält der Landessportfischerverband den prognostizierten Eingriff in die aquatischen Fischlebensräume für nicht bzw. nur ungenügend kompensiert. Er schlägt deshalb zusätzliche Maßnahmen zur Verbesserung bzw. Neuschaffung naturnaher Uferstrukturen vor, die dem Umfang und der Eingriffsintensität angemessen sind.

Die Antragstellerin hat eine Eingriffsbilanzierung vorgelegt, die die zuständigen Naturschutzbehörden nicht beanstandet haben. Da die Maßnahmen im Bereich Hemmoor mit diesem Beschluss nicht festgestellt, sondern einem Ergänzungsverfahren vorbehalten werden, kann die vollständige Abarbeitung der Eingriffsregelung erst nach Abschluss dieses Ergänzungsverfahrens beurteilt werden.

### **B.IV.3.3 Landesjägerschaft**

Stellungnahme vom 26.09.2007

Die Landesjägerschaft befürchtet eine erhebliche Störung für die in diesem Küstenabschnitt vorkommenden Brutvögel sowie für dort rastende Zugvögel, besonders für die zahlreichen Pfeifenten, durch das zu erwartende erhöhte Verkehrsaufkommen durch Baufahrzeuge, den zu erwartenden zusätzlichen Lärm der Baumaßnahmen sowie das erhöhte Verkehrsaufkommen nach Inbetriebnahme des ausgebauten Hafens. Das Ergebnis der FFH-Verträglichkeitsstudie wird angezweifelt. Es wird auf die naturschutzfachliche Bedeutung des Gebietes „Baumrönne“ hingewiesen.

Die Bedeutung des Gebiets als Lebensraum für die angeführten Brutvogelarten ist aufgrund der bereits umgesetzten Baumaßnahmen im Gewerbegebiet nicht mehr gegeben. Der Lebensraumverlust, der durch die festgestellte Maßnahme verursacht wird, wurde entsprechend bilanziert und der sich daraus ergebende Kompensationsbedarf nachvollziehbar abgeleitet. Die Ausführungen zur FFH-Verträglichkeit in den Antragsunterlagen sind nicht zu beanstanden. Die von der Antragstellerin diesbezüglich vorgelegten Unterlagen sind nicht zu beanstanden. Auf die Ausführungen in den Ziffern B.III.3 und B.III.4 wird Bezug genommen.

### **B.V 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. 96.9.1 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