



Lückenschluss zwischen Europakai und Offshore- Basishafen in Cuxhaven

Planfeststellungsbeschluss



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 – Lüneburg
Wasserwirtschaftliche Zulassungsverfahren

Frau Wiens
Herr Hennig
Herr Strüfing
Frau Heuer

Adolph-Kolping-Straße 6
21337 Lüneburg

Tel.: 04131 / 8545 – 400
Fax: 04131 / 8545 – 444
Email: poststelle@nlwkn-lg.niedersachsen.de
www.nlwkn.niedersachsen.de

Lüneburg, den 20.02.2020
Az.: VI L – 62025-817-009

Inhaltsverzeichnis

I.	Verfügender Teil.....	5
I.1	Planfeststellung	5
I.2	Planunterlagen	5
I.2.1	Festgestellte Planunterlagen.....	5
I.3	Planänderungen und -ergänzungen durch diesen Planfeststellungsbeschluss	7
I.3.1	Änderungen/Ergänzungen im Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag:	7
I.3.2	Änderungen/Ergänzungen im Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag:	8
I.4	Weitere Entscheidungen.....	8
I.4.1	Wasserrechtliche Erlaubnisse	8
I.4.2	Einkonzentrierte Entscheidungen.....	9
I.5	Nebenbestimmungen, Zusagen, Hinweise.....	9
I.5.1	Nebenbestimmungen	9
I.5.2	Zusagen.....	20
I.5.3	Hinweise	24
I.6	Entscheidungen über die erhobenen Stellungnahmen und Einwendungen	26
I.7	Kostenlastentscheidung.....	26
II.	Begründung.....	26
II.1	Beschreibung des Vorhabens.....	27
II.2	Verfahrensrechtliche Bewertung.....	27
II.2.1	Abgrenzung des Verfahrensgegenstandes, Erforderlichkeit eines Planfeststellungsverfahrens, zuständige Planfeststellungsbehörde	27
II.2.2	Rechtmäßiger Ablauf des Planfeststellungsverfahrens	29
II.3	Materiell rechtliche Würdigung.....	32
II.3.1	Planrechtfertigung, öffentliches Interesse	32
II.3.2	Varianten	35
II.3.3	Belange der Raumordnung, des Bau- und Immissionsschutzrechts.....	38
II.3.4	Belange des Küstenschutzes, der Wasserrahmenrichtlinie, der Meeresstrategierahmenrichtlinie sowie Ausbaugrundsätze bei Gewässerausbaumaßnahmen	44
II.3.5	Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP).....	50
II.3.6	FFH-Verträglichkeitsprüfung	81
II.3.7	Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung	83
II.3.8	Naturschutz und Landespflege.....	84
II.3.9	Belange der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung.....	86
II.3.10	Flächeninanspruchnahme, Belange der Landwirtschaft	87
III.	Stellungnahmen und Einwendungen	88
III.1	Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange	88
III.1.1	Stadt Cuxhaven	88
III.1.2	Flecken Neuhaus (Oste)	94
III.1.3	Samtgemeinde Land Hadeln.....	97
III.1.4	Gemeinde Wischhafen.....	97
III.1.5	Landkreis Stade	98
III.1.6	Landkreis Cuxhaven	99
III.1.7	NLWKN, Betriebsstelle Brake-Oldenburg, GB IV	103
III.1.8	Generaldirektion Wasserstraßen- und Schifffahrt, Standort Kiel (GDWS)	106
III.1.9	Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Cuxhaven (WSA).....	107
III.1.10	Staatl. Gewerbeaufsichtsamt Cuxhaven (GAA).....	111
III.1.11	Cuxhavener Deichverband.....	113

III.1.12	Unterhaltungsverband Kehdingen.....	115
III.1.13	Ostedeichverband.....	116
III.1.14	Unterhaltungsverband Untere Oste.....	116
III.1.15	Deichverband Kehdingen-Oste.....	117
III.1.16	NLWKN, Betriebsstelle Stade.....	118
III.2	Einwendungen.....	119
III.3	Stellungnahmen der anerkannten Naturschutzvereinigungen.....	119
III.3.1	BUND, Kreisgruppe Cuxhaven.....	119
IV.	Gesamtabwägung.....	120
V.	Begründung der Kostenentscheidung.....	121
VI.	Rechtsbehelfsbelehrung.....	121
VII.	Anhang: Abkürzungsverzeichnis der Rechtsgrundlagen.....	122

I. Verfügender Teil

I.1 Planfeststellung

Der Plan für den Lückenschluss zwischen Europakai und Offshore-Basishafen in Cuxhaven wird auf Antrag der Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG - Antragstellerin - vom 30.04.2019, geändert mit Antrag vom 14.08.2019, gemäß §§ 68 ff. WHG, §§ 107 ff. NWG und § 1 NVwVfG in Verbindung mit §§ 72 ff. VwVfG mit den sich aus diesem Beschluss ergebenden Änderungen und Nebenbestimmungen festgestellt.

I.2 Planunterlagen

I.2.1 Festgestellte Planunterlagen

Der Plan besteht aus den nachfolgend genannten zum Bestandteil dieses Planfeststellungsbeschlusses erklärten Planunterlagen. Es sind lediglich die durch den ursprünglichen Antrag vom 30.04.2019 und durch den Änderungsantrag vom 14.08.2019 eingereichten gültigen Planunterlagen aufgeführt. Änderungen gegenüber der ursprünglichen Planung sind in den Planunterlagen in blau dargestellt.

Inhalt des Aktenkartons:

<u>Anlage Nr./ Bezeichnung</u>	<u>Inhalt</u>	<u>Anzahl der Seiten / Blatt-Nr. / Maßstab</u>
<u>Heft 1</u>	Erläuterungsbericht vom 30.04.2019, zuletzt geändert am 21.11.2019	1 Deckblatt und Seite 1 - 72
<u>Mappe 2</u>	<u>Zeichnungen, Lagepläne, Querschnitte,</u> tlw. geändert am 14.08.2019	
Blatt 1a	Übersichtslageplan vom 14.08.19	M 1 : 75.000
Blatt 2a	Lageplan Liegeplatz vom 14.08.19	M 1 : 5.000
Blatt 3a	Grundriss Liegeplatz vom 14.08.19	M 1 : 2.000
Blatt 4	Regelquerschnitt Kaianlage vom 30.04.19	M 1 : 250
Blatt 5a	Schnitt Kaianlage LP 5 vom 14.08.19	M 1 : 500
Blatt 6a	Variantenplan vom 14.08.19	M 1 : 10.000
Blatt 7a	Entwässerungsplan vom 14.08.19	M 1 : 1.000
Blatt 8	Übersichtsplan Eigentumsverhältnisse vom 30.04.19	M 1 : 5.000
Blatt 8 - Anlage	Eigentümerverzeichnis vom 30.04.19	Seite 1

Heft 3.1	Schiffsmanöversimulation Schlussbericht vom 26.06.2017 von Nautitec	Seite 1 - 101
Heft 3.2	Schiffsmanöversimulationsläufe von Nautitec	Seite 1 - 159
Heft 4	Studie Strömungsgutachten vom Mai 2017 von DHI WASY, Hamburg	4 Deckblätter, 2 Seiten Inhaltsverzeichnis und Seite 1 – 23
Heft 5	Studie Sedimenttransport vom Mai 2017 von DHI WASY, Hamburg	4 Deckblätter, 3 Seiten Inhaltsverzeichnis und Seite 1 – 45
Heft 6	Schalltechnisches Gutachten vom 25.03.2019 von Bonk-Maire-Hoppmann PartGmbH	1 Deckblatt, Seite 1 - 40 und Anlagen (Pläne 1-5)
Heft 7	Baugrundbeurteilung und Gründungsempfehlung für die konstruktiven Bauwerke vom 29.11.2017 von Steinfeld und Partner, Hamburg	2 Deckblätter, 3 Seiten Inhaltsverzeichnis, Seite 1 - 40 und Anlagen (1.1 - 1.2, 2.1 - 2.13, 3.1 - 3.2, 4, 5.1 - 5.4, 6.1 - 6.4, 7.1 - 7.2, 8.1 - 8.17, 9.1 - 9.8, 10.1 - 10.10, 11.1 - 11.8, 12.1 - 12.8, 13.1 - 13.10, 4.1 - 4.4)
Heft 8	Baugrundbeurteilung und geotechnische Angaben für die Sandverfüllung/Geländeaufhöhung vom 06.12.2017 von Steinfeld und Partner, Hamburg	2 Deckblätter, 3 Seiten Inhaltsverzeichnis, Seite 1 - 33 und Anlagen (1.1 - 1.6, 2.14 - 2.23, 4, 8.1 - 8.17, 9.1 - 9.8, 10.1 - 10.10, 11.1 - 11.8, 12.1 - 12.8, 13.1 - 13.10, 14.1 - 14.4)
Heft 9	Gutachtliche Stellungnahme zur rechnerischen Bestickhöhe der Hauptdeichlinie vom 22.11.2016 vom NLWKN, Forschungsstelle Küste, Norderney	1 Deckblatt und Seite 1 - 4
Heft 10	Umweltfachliche Unterlagen von ARSU GmbH vom 30.04.2019, zuletzt geändert am 13.12.2019: -UVP-Bericht	1 Deckblatt, 18 Seiten Inhalts-, Anhängen-, Abbildungs-

	-Landschaftspflegerischer Begleitplan -FFH-VU -AFB -WRRL-VU -Fachgutachten Makrozoobenthos -Analyse und Bewertung von Bodenproben	und Tabellenverzeichnis, Seite 1 - 426; Anhang 1 – Karten und Pläne (Karte 1 - 13), Anhang 2 – Fachgutachten Makrozoobenthos (1 Deckblatt und Seite 1 - 41) Anhang 3 – Fachgutachten Bodenproben (1 Deckblatt, 1 Seite Inhaltsverzeichnis, Seite 1 - 12 und Anlage 1 - 3), Anhang 4 - Maßnahmenblätter (1 Deckblatt, Seite 1 - 2 Neuhaus (Oste), Seite 1 -2 Allwörden (Elbe), Seite 1 - 2 Brammersand (Elbe)
Heft 11	Fachbeitrag Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie und Ergänzung des WRRL-FB in Bezug auf die Küstengewässer vom 30.04.2019 von ARSU GmbH	1 Deckblatt und Seite 1 - 54
Heft 12	Gutachterliche Stellungnahme zu einer Änderung des Vorhabens Lückenschluss im Hafen Cuxhaven vom 14.08.2019 von ARSU GmbH	1 Deckblatt und 1 Seite

I.3 Planänderungen und -ergänzungen durch diesen Planfeststellungsbeschluss

I.3.1 Änderungen/Ergänzungen im Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag:

Im Heft 10 auf Seite 358 erhält der Abschnitt zum Austernfischer in Ziffer 3 folgende Fassung (Änderungen sind kursiv und unterstrichen dargestellt):

„3. Werden Fortpflanzungs- und Ruhestätten von Tieren aus der Natur entnommen, beschädigt oder zerstört?

Die beiden festgestellten Brutvorkommen des Austernfischers befinden sich außerhalb der Eingriffsflächen, sodass diese nicht direkt von bau- und betriebsbedingter Zerstörung der Fortpflanzungs- und Ruhestätten betroffen sind.

Anlagenbedingt wird es jedoch zu einer Überbauung ihrer nahegelegenen Nahrungshabitats (Wattflächen) kommen, was möglicherweise zu einer Minderung des Fortpflanzungserfolgs der betreffenden Brutpaare führen kann. Andererseits befinden sich weitere Watt- und Flachwasserflächen in räumlicher Nähe im Bereich des Altenbrucher Hafens oder der Baumrönne. Darüber hinaus profitieren die Austernfischer auch durch eine vor einigen Jahren durchgeführte ökologische Aufwertung der Flächen im Bereich der Baumrönne, da dies zu einer Verbesserung der Nahrungssituation innerhalb des artspezifischen Aktionsradius führt. Über den damit funktional abgeleiteten Ansatz kann eine mögliche Minderung des Fortpflanzungserfolgs der beiden Austernfisch-Paare hinreichend sicher nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ausgeschlossen werden“

I.3.2 Änderungen/Ergänzungen im Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag:

Im Heft 10 auf Seite 360 erhält der Abschnitt zum Steinwälder, Brandseeschwalbe, Flusseeeschwalbe, Kormoran, Flusssuferläufer, Sandregenpfeifer, Berghänfling in Ziffer 2 folgende Fassung (Änderungen sind kursiv und unterstrichen dargestellt):

„2. Werden Tiere während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich gestört?

Bei Umsetzung des Planvorhabens kommt es zu erheblichen Störungen (akustische und optische Störungen). Da vor einigen Jahren im Bereich der neuen Baumrönne / Altenbrucher Hafen eine ökologische Aufwertung von Flächen durchgeführt wurde, profitieren auch einige der genannten wertgebenden Rastvogelarten, da sie auf diese Flächen ausweichen können. Die überwiegend fischfressenden Arten wie die Seeschwalben und der Kormoran jagen ohnehin dort, wo die Fische anzutreffen sind. Eine erhebliche Störung nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG, die von dem Planvorhaben ausgeht und zu einer Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Population führt, wird mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen.“

I.4 Weitere Entscheidungen

I.4.1 Wasserrechtliche Erlaubnisse

Wasserrechtliche Erlaubnisse werden gemäß § 19 WHG nicht von der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses erfasst.

Folgende wasserrechtliche Erlaubnisse werden mit den in Ziffer I.5.1.9 verfügbaren Nebenbestimmungen erteilt:

I.4.1.1 Wasserrechtliche Erlaubnis für das Einleiten des Niederschlagswassers von der Hafenanlage und dem Deich in die Elbe

Gemäß § 8, § 9 Abs. 1 Nr. 4, § 10, § 12 WHG wird der Antragstellerin im Einvernehmen mit der zuständigen Wasserbehörde die für das Vorhaben erforderliche und gemäß Erläuterungsbericht (Heft 1) Ziffer 4.5.3 beantragte wasserrechtliche Erlaubnis für das Einleiten des Niederschlagswassers von der Hafenanlage und dem Deich in die Elbe unter Einhaltung der unter Ziffer I.5.1.9.1 genannten Nebenbestimmungen erteilt.

Es sind 4 600 l/s als Einleitungsmenge (einschließlich der Reserven) genehmigt.

I.4.1.2 Wasserrechtliche Erlaubnis für die Entnahme und die Einleitung von Rückspülwasser aus bzw. in die Elbe

Weiterhin wird die Erlaubnis für die Entnahme und die Einleitung des Rückspülwassers aus und in die Elbe erteilt. Die Nebenbestimmungen unter Ziffer I.5.1.9.2 sind zu beachten.

I.4.2 Einkonzentrierte Entscheidungen

Im Übrigen wird mit diesem Planfeststellungsbeschluss über die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen entschieden. Auf Ziffer I.5.3.1 wird verwiesen.

I.5 Nebenbestimmungen, Zusagen, Hinweise

I.5.1 Nebenbestimmungen

I.5.1.1 Allgemeine Nebenbestimmungen

I.5.1.1.1 Der Beginn der Bauarbeiten und das Ende der Baumaßnahme sind der Planfeststellungsbehörde (Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (NLWKN) - Direktion/GB VI -, Adolph-Kolping-Str. 6, 21337 Lüneburg) und dem Landkreis Cuxhaven sowie dem Landkreis Stade (in Bezug auf die Kompensationsmaßnahmen im Bereich Allwörderener Außendeich und Brammersand) anzuzeigen.

I.5.1.1.2 Die Bauausführung hat auf der Grundlage der einschlägigen DIN-Vorschriften nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik unter Berücksichtigung der Ergebnisse der erforderlichen Material-, Baugrund- und Bodenprüfungen zu erfolgen. Die im Bauwesen erforderliche Sorgfalt ist anzuwenden. Für die technische Ausbildung der Anlagen, die Lastenannahme zur Bemessung usw. sind die einschlägigen Gesetze, DIN-Normen sowie die EAU¹ zu beachten. Hinsichtlich des Arbeitsschutzes sind die einschlägigen Vorschriften zu berücksichtigen. Die Inbetriebnahme ist mit der Gewerbeaufsichtsverwaltung abzustimmen.

I.5.1.1.3 Die Planfeststellungsbehörde behält sich in allen Punkten, in denen der festgestellte Plan oder die Nebenbestimmungen dieses Beschlusses eine Abstimmung zwischen Beteiligten und dem Antragsteller vorgeben, eine abschließende Entscheidung für den Fall der Nichteinigung vor.

I.5.1.2 Nebenbestimmungen zu Belangen des Deichrechts, der Wasserwirtschaft und des Küstenschutzes

I.5.1.2.1 Vor Baubeginn und für die gesamte Bauzeit ist im gesamten Deichabschnitt ein Be-

¹ Empfehlungen des Arbeitsausschusses "Ufereinfassungen" Häfen und Wasserstraßen EAU 2012

weissicherungsverfahren für die z. B. durch Transportfahrten betroffenen Treibselräumwege, Deichüberfahrten und Deichverteidigungswege durchzuführen. Dies gilt auch für die betroffenen Deiche im Bereich der Kompensationsmaßnahmen. Sollte es im Rahmen der Maßnahme zu Schäden kommen, sind diese von der Antragstellerin auf deren Kosten in Absprache mit den zuständigen Deichverbänden zu beheben.

- I.5.1.2.2 Vor Beginn der Aufspülungen ist statisch nachzuweisen, dass die Auflast nicht zu Grundbrüchen oder anderen Beschädigungen des Deichkörpers führen kann.
- I.5.1.2.3 Es ist ein statischer Nachweis über die Tragfähigkeit der Verkehrsflächen auf dem umgestalteten Deich (im Bereich der Liegeplätze 6 und 7) zu führen.
- I.5.1.2.4 An der jeweiligen Außenbegrenzung der Deichlinie/des Deichkorridors sind Tiefborde einzubauen, um den Deichbereich optisch erkennbar zu machen. Die Mitte dieses Korridors bildet als höchste Linie quasi die „Deichkrone“ Über die Ausmaße (Breite) des Korridors erfolgt eine Abstimmung zwischen der Antragstellerin, dem Deichverband sowie der unteren Deichbehörde. Dieser Bereich ist von fester Bebauung freizuhalten.
- I.5.1.2.5 Die baulichen Anlagen (Verkehrs- Terminalflächen im Deich) werden Bestandteile des Deiches. Der Antragstellerin obliegt auch nach der Fertigstellung die Unterhaltungs- und Verkehrssicherungspflicht. Hierzu gehört auch die Erneuerung z. B. bei vollständiger Abnutzung. Auf die Konzentrationswirkung (vgl. Ziffer I.5.3.1) sowie die Zusage gemäß Ziffer I.5.2.5 in Bezug auf Nacherhöhungsbedarf wird verwiesen.
- I.5.1.2.6 Der Bauablauf ist so einzurichten, dass direkte Eingriffe in den Deich außerhalb der Sturmflutsaison so sommernah wie möglich erfolgen.
- I.5.1.2.7 Während der Bauarbeiten sind Vorkehrungen zu treffen, die Schaden von anderen abwenden und Maßnahmen zu ergreifen, um den Baustellenbereich einschließlich der von den Baumaßnahmen betroffenen Deichabschnitte sowie den benachbarten Bereich gegen Sturmfluten zu schützen. Die Baustelle ist sturmflutsicher zu betreiben. Bei erhöhten Sturmflutgefahren sind alle beweglichen Gegenstände (z.B. Baumaschinen, Geräte, Baubuden, Baustoffe) so zu lagern, dass sie im Sturmflutfall nicht auf-treiben oder rechtzeitig aus dem Deichvorland verbracht werden können.
- I.5.1.2.8 Sämtliche Baumaßnahmen im Deichbereich sind in Übereinstimmung mit der aktuellen Fassung der Empfehlungen für die Ausführung von Küstenschutzwerken (EAK)² durchzuführen. Abweichungen sind von der Deichbehörde zu genehmigen.
- I.5.1.2.9 Die Entwässerung des Treibselräumweges einschließlich der verbleibenden Deichaußenböschung (Liegeplatz 5) ist zu gewährleisten.

² Quelle: Die Küste 65, EAK 2002, korrigierte Ausgabe 2007)

- I.5.1.2.10 Die Antragstellerin hat alle Schäden, die durch die Baumaßnahme am Deich entstehen, auf Weisung des Deichverbandes oder der unteren Deichbehörde unverzüglich auf ihre Kosten zu beseitigen.
- I.5.1.2.11 Die Einbauten (Verkehrsflächen im Deich) werden Bestandteile des Deiches. Der Antragstellerin obliegt auch nach der Fertigstellung die Unterhaltungs- und Verkehrssicherungspflicht für diese Einbauten.
- I.5.1.2.12 Voraussetzung für die Sturmflutsicherheit im Planungsbereich sind die vorgelagerten Kaianlagen der Liegeplätze 5 bis 7. Deshalb darf die Deichstrecke, die künftig als Terminal- bzw. Verkehrsfläche genutzt werden soll, erst dann zurückgebaut werden, wenn die Hafенflächen aufgespült sind. Die Asphaltierung der Hafенflächen hat möglichst zeitnah zu erfolgen. Erfolgt der Bau des Hafens in einzelnen Bauabschnitten, sind diese in Bezug auf die Deichsicherheit mit dem zuständigen Deichverband und der unteren Deichbehörde abzustimmen.
- I.5.1.2.13 Die Einbauten im Deich im Zuge der Hafenausbaumaßnahmen, wie z.B. zu verlegende Ver- und Entsorgungsleitungen sind mit der zuständigen Deichbehörde und dem zuständigen Deichverband abzustimmen. Sofern sie nicht Gegenstand des festgestellten Plans sind, sind entsprechende deichrechtliche Ausnahmegenehmigungen bei der unteren Deichbehörde einzuholen.
- I.5.1.2.14 Dem Deichverband sind unter Beachtung der Regelungen des ISPS-Codes³ jederzeit der Zugang bzw. die Zufahrt zu den Deichanlagen zu ermöglichen. Dazu gehört u. a. die jederzeitige Befahrbarkeit des Treibselräumweges sowie der Deichverteidigungswege.
- I.5.1.2.15 Die Antragstellerin hat sicherzustellen, dass von der Kompensationsmaßnahme in Neuhaus (Oste) keine Gefahren (z. B. durch Abtreiben von Totholz) für die Deichsicherheit und die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs auf der Aue und der Oste ausgehen. Hierzu hat die Antragstellerin regelmäßige und ggf. Anlass bezogene (z. B. nach Unwettern oder Hinweisen) Kontrollen durchzuführen. Abgestorbene oder umgestürzte Bäume, die eine Gefährdung im o. g. Sinne darstellen können, sind vorrangig gegen Abtreiben zu sichern. Sofern dies nicht möglich ist, hat die Antragstellerin das Totholz zu entfernen.
- I.5.1.2.16 Die Antragstellerin hat im Rahmen der Kompensationsmaßnahme in Neuhaus (Oste) (M1 – Anlage eines Priels mit Uferabflachung) die Freihaltung des erforderlichen Abflussquerschnittes der Aue im Bereich von der Mündung in die Oste bis zum neu angelegten Priel zu gewährleisten.
Am nördlichen Ufer der Aue ist im Bereich des Prallufers eine rückwertig verankerte Pfahlwand vorhanden, bestehend aus 8,00 m langen Nadelholzpfählen mit beidseitiger Zange. Bei der Bauausführung (insbesondere bei Anwendung des Wasserinjektionsverfahrens) ist auf die Standsicherheit dieser Wand zu achten. Im Rahmen der Ausführungsplanung dieser Maßnahme ist der Flecken Neuhaus (Oste) sowie die Betriebsstelle Stade des NLWKN zu beteiligen.

³ Internationaler Code für die Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen (ISPS-Code)

I.5.1.2.17 Die Antragstellerin bzw. deren Pächter haben die Abflussgräben zur Deichentwässerung im Bereich der Kompensationsmaßnahmen im Allwörderer Außendeich und auf dem Brammersand bei Bedarf zu räumen und zu entkrauten, damit die Deichentwässerung jederzeit sichergestellt ist.

I.5.1.3 Nebenbestimmungen zu Belangen der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung

I.5.1.3.1 Strom- u. schifffahrtspolizeiliche Nebenbestimmungen für die Anlagen und ihren späteren Betrieb

I.5.1.3.1.1 Die Antragstellerin ist verpflichtet, alle im Rahmen der Baudurchführung, des Betriebes und der Unterhaltung der Hafenanlage erforderlichen Maßnahmen im Detail mit dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Cuxhaven abzustimmen, soweit bereits die Möglichkeit besteht, dass diese Maßnahmen eine Beeinträchtigung des für die Schifffahrt erforderlichen Zustandes der Bundeswasserstraße oder der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zur Folge haben können. Dies umfasst auch alle Maßnahmen, die Auswirkungen auf den Zustand und die Funktionsfähigkeit von Schiffsanlagen, Schifffahrtszeichen, wasserbauliche Anlagen und sonstigem Zubehör der Bundeswasserstraße haben können

I.5.1.3.1.2 Die Trägerin des Vorhabens legt dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Cuxhaven unaufgefordert alle Unterlagen und sonstigen Informationen mindestens vier Wochen vor Baubeginn vor, die zur Prüfung erforderlich sind, ob die unter Ziffer I.5.1.3.1.1 genannten Maßnahmen zu einer Beeinträchtigung des für die Schifffahrt erforderlichen Zustandes der Bundeswasserstraße oder der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs führen können.

I.5.1.3.1.3 Alle Maßnahmen im Sinne von Ziffer I.5.1.3.1.1 dürfen ausschließlich im Einvernehmen mit dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Cuxhaven durchgeführt werden.

I.5.1.3.1.4 Die Kaianlage ist so zu errichten, dass sie ein sicheres Anlegen von Fahrzeugen bei allen Wasserständen ermöglicht. Insbesondere ist die Kaje mit einer ausreichenden Zahl von Halteeinrichtungen zu versehen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass sich die Hafenanlagen in unmittelbarer Nähe zum Fahrwasser befinden. In diesem Fahrwasser verkehren sehr große Fahrzeuge, die mit einer sicheren Geschwindigkeit fahren müssen, in deren Folge Sog und Schwell erzeugt wird.

I.5.1.3.1.5 Die Hafenanlage darf erst in Betrieb genommen werden, nachdem das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Cuxhaven sie abgenommen hat. Die Abnahme ersetzt nicht andere nach sicherheits- und ordnungsbehördlichen Vorschriften erforderliche Abnahmen.

I.5.1.3.1.6 Werden durch die Anlage oder durch die Bauarbeiten Auskolkungen, Verflachungen oder andere Beeinträchtigungen der Wasserstraße verursacht, ferner Strombauwerke, Uferbefestigungen u. ä. gefährdet oder beschädigt, so hat die Trägerin des Vorhabens die Beeinträchtigungen auf Verlangen des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes Cuxhaven zu beseitigen

- I.5.1.3.1.7 Die Antragstellerin hat im Rahmen ihrer hafenzuständigen 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.
- I.5.1.3.1.8 Bei Hochwasser- und Eisgefahr hat die Trägerin des Vorhabens Vorkehrungen zu treffen, die ein Abtreiben von Anlagenteilen, Lagergut oder sonstigen Gegenständen in die Bundeswasserstraße verhindern.
- I.5.1.3.1.9 Die Anbringung von Schifffahrtszeichen an der Hafenanlage bedarf der Abstimmung mit dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Cuxhaven. Die Anlage ist bei Dunkelheit und unsichtigem Wetter blendungsfrei so zu beleuchten, dass sie von der Wasserseite aus gut zu erkennen ist.
- I.5.1.3.1.10 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. Der Trägerin des Vorhabens hat dies sicherzustellen.
- I.5.1.3.1.11 Der für den Betrieb der Hafenanlage wasserseitige Zufahrts- und Liegebereich ist von der Trägerin des Vorhabens auf ihre Kosten auf die planfestgestellte Wassertiefe herzustellen und zu unterhalten. Bei der Herstellung der Zufahrt ist die planfestgestellte Ausbautiefe der Fahrrinne im Vorhabensgebiet zu berücksichtigen. Die Zufahrt von den Liegeplätzen (Hafensohle -17,50 m NHN) bis zur südlichen Begrenzung der Elbfahrinne (von -18,41 bis 18,87 m NHN) ist so herzustellen, dass die wasserseitige Zufahrt ohne Versatz an die Fahrinne der Elbe anschließt. Die Bagger- und Räumarbeiten sowie die Unterbringung des Baggergutes in der Elbe dürfen nur im Einvernehmen mit dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Cuxhaven vorgenommen werden. Etwaige Unterhaltungerschwernisse für die WSV durch Sediimenteintrag in die Fahrinne aufgrund von Wasserinjektionsarbeiten der Trägerin des Vorhabens hat die Trägerin des Vorhabens zu tragen. Baggerungen sind so vorzunehmen, dass zum Fahrwasser hin glatte Übergänge ohne Grate und Absätze entstehen. Über Baggertoleranzen hinausgehende Übertiefen dürfen nicht hergestellt werden.
- I.5.1.3.1.12 Die Antragstellerin hat den wasserseitigen Zufahrts- und Liegebereich regelmäßig darauf zu untersuchen, dass er ausreichende Wassertiefen hat und im Wasser und auf der Sohle frei von Hindernissen ist.
- I.5.1.3.1.13 Das Anlegen ist nur Fahrzeugen zu gestatten, für die die Wassertiefe ausreicht, um die Hafenanlage zu erreichen und die dort unter Berücksichtigung der Einwirkungen des durchgehenden Verkehrs sicher liegen können. Der Durchgangsverkehr hat Vorrang und seine Einwirkungen sind hinzunehmen.
- I.5.1.3.1.14 Der Ladungsumschlag von Schiff zu Schiff und das Längsseitsliegen an einem an der Hafenanlage festgemachten Fahrzeug ist verboten. Ausgenommen sind Bunkerungen und im Rahmen des Schiffsbetriebs notwendige Ver- und Entsorgung des an der Hafenanlage festgemachten Fahrzeugs.

- I.5.1.3.1.15 Die Antragstellerin hat jede geplante Änderung der Anlage - auch solche, die etwaige von ihm beauftragte Betreiber vornehmen - vor ihrer Durchführung rechtzeitig dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Cuxhaven schriftlich anzuzeigen. Die Maßnahme bedarf keiner Genehmigung seitens des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes Cuxhaven, wenn das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Cuxhaven binnen eines Monats nach Eingang der Anzeige nichts anderes mitteilt.
- I.5.1.3.2 Nebenbestimmungen für die Durchführung der Baumaßnahmen
- I.5.1.3.2.1 Bei der Durchführung der Arbeiten hat die Trägerin des Vorhabens die anerkannten Regeln der Technik zu beachten, die im Wasserbau erforderlich Sorgfalt anzuwenden sowie die eingesetzten Fahrzeuge und Geräte zu überwachen und in gutem betriebs- und verkehrssicherem Zustand zu halten.
- I.5.1.3.2.2 Die Antragstellerin ist verpflichtet, die im Rahmen der Baudurchführung erforderlichen Maßnahmen zu treffen, dass der für die Schifffahrt erforderliche Zustand der Bundeswasserstraße Elbe und der bundeseigenen Schifffahrtsanlagen nicht beeinträchtigt wird. Soweit durch die Baumaßnahme Wasserflächen der Bundeswasserstraße Elbe im Sinne des § 1 WaStrG in Anspruch genommen werden oder es zu Beeinträchtigungen für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs kommen kann, darf die Maßnahme nur im Einvernehmen mit dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Cuxhaven durchgeführt werden. Die Trägerin des Vorhabens ist verpflichtet, dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Cuxhaven alle Unterlagen und sonstigen Informationen, die zur Prüfung erforderlich sind, ob es zu einer Beeinträchtigung der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs kommen kann, mindestens vier Wochen vor Beginn der Maßnahme unaufgefordert vorzulegen.
- I.5.1.3.2.3 Für die schwimmenden Baufahrzeuge gelten die Vorschriften des Seeaufgabengesetzes, der Seeschifffahrtsstraßen-Ordnung, sowie der Elbe-Lotsverordnung.
- I.5.1.3.2.4 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
- I.5.1.3.2.5 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.
- I.5.1.3.2.6 Der eingebaute Boden ist so abzusichern, dass er nicht in die Bundeswasserstraße driften kann.
- I.5.1.3.2.7 Das Ausbringen von Stromankern und das Auslegen von Baugerät, Drähte, Ketten, Spülleitungen oder Ähnlichem in der Bundeswasserstraße ist vorher mit dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Cuxhaven abzustimmen. Stromanker sind mit einer gelben Boje - Durchmesser mindestens 1,0 m - mit der schwarzen Aufschrift „Anker“ zu bezeichnen.

- I.5.1.3.2.8 Die Antragstellerin darf an schwimmenden Fahrzeugen außer den vorgeschriebenen und nach schifffahrtspolizeilichen Vorschriften erforderlichen Schifffahrtszeichen keine nicht genehmigten Zeichen und Lichter oder solche Zeichen anbringen, die mit Schifffahrtszeichen verwechselt werden oder die Wirkung von Schifffahrtszeichen beeinträchtigen oder die Schiffsführer durch Blendwirkung, Spiegelungen oder anders irreführen oder behindern können.
- I.5.1.3.2.9 Im Bereich der Bundeswasserstraße verlorengegangene Anker, Ketten oder Drähte und andere Ausrüstungsgegenstände sind dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Cuxhaven unverzüglich zu melden und von der Antragstellerin auf eigene Kosten aus der Bundeswasserstraße Elbe zu beseitigen. Mit der Bergung ist unverzüglich zu beginnen.
- I.5.1.3.2.10 Baubehelfe oder ähnliches sind nach Beendigung der Baumaßnahme restlos aus der Bundeswasserstraße zu entfernen.
- I.5.1.3.2.11 Die Antragstellerin hat die Auflagen auf ihre Kosten zu erfüllen.
- I.5.1.4 Nebenbestimmungen zum Arbeitsschutz**
- I.5.1.4.1 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.
- I.5.1.4.2 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 Schiffszuganges ist zu berücksichtigen.
- I.5.1.4.3 Festmacher benötigen zum Zeitpunkt des Festmachens oder Loswerfens landseitig einen freien Arbeitsplatz von 1,5 m um den Poller.
- I.5.1.4.4 Auf der Kaikante sind wasserseitig Vorrichtungen zu erstellen, die die Befestigung eines Gangwaynetzes möglich machen, ohne dabei neue Stolperstellen zu bilden.
- I.5.1.4.5 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.
- I.5.1.4.6 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.

- I.5.1.4.7 An den Liegeplätzen müssen in einem Abstand von nicht mehr als 30 m Kaileitern vorhanden sein (Ausführung siehe DIN EN 14329; Fahrzeuge der Binnenschifffahrt - Einrichtung von Liege- und Umschlagplätzen).
- I.5.1.4.8 Fender müssen so angebracht sein, 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.
- I.5.1.4.9 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, z.B. Kai-kanten.

I.5.1.5 Nebenbestimmungen zum Immissionsschutz

- I.5.1.5.1 Es ist sicherzustellen, dass die rechtlichen Vorgaben zum Immissionsschutz, u. a. die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschimmissionen (AVV Baulärm) sowie die 32. BImSchV (Geräte- und MaschinenlärmschutzVO) eingehalten werden. Der Antragsteller hat darüber hinaus bei der Auftragsvergabe und über die Bauaufsicht sicherzustellen, dass zur Vermeidung bzw. Verminderung von Beeinträchtigungen ausschließlich Baumaschinen und Baufahrzeuge eingesetzt werden, die bezüglich Lärmemissionen und Erschütterungen den aktuellen Normen nach DIN oder sonstigen normengleichen Regelungen entsprechen.
- I.5.1.5.2 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 6 der festgestellten Unterlagen- genannten Nachtwerte an den dort genannten Immissionspunkten nicht überschritten werden. Hierbei sind entsprechend der Einschätzung der Stadt Cuxhaven (Stellungnahme vom 11.07.2019) die genannten Bereiche „Tamms Weg“ und „Wolfenbütteler Weg“ sowie die „unmittelbar nördlich und südlich 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 Nebenbestimmung I.5.1.7.1 bezüglich schlagender Rammarbeiten wird hingewiesen.
- I.5.1.5.3 Der Antragsteller hat durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen, dass von der Baustelle kein signifikanter Sand- und Staubflug ausgeht.

I.5.1.6 Nebenbestimmungen zu Belangen des Baurechts

- I.5.1.6.1 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.

I.5.1.7 Nebenbestimmungen zum Naturschutz und zur Landespflege

- I.5.1.7.1 Für die Durchführung der Baumaßnahmen sind jeweils die Bauweisen zu wählen, die im Rahmen des technisch Erforderlichen für den Naturhaushalt und das Landschaftsbild die geringste Beeinträchtigung mit sich bringen. Insbesondere sind die Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung in Bezug auf die Auswirkungen des Lärms durch Rammarbeiten auf den Schweinswal einzuhalten. Im Bereich der Spundwand ist das Vibrationsrammverfahren in Kombination mit einem Nachrammen auf den letzten fünf Metern einzusetzen. Die Rammarbeiten sind durch einen „Soft-Start“ mit verminderter Schlagenergie zu beginnen. Wie von der Vorhabenträgerin als notwendig ermittelt, sind in der Zeit von Mitte März bis Ende Mai sämtliche schlagende Rammarbeiten auszusetzen.
- I.5.1.7.2 Die Einrichtung der landseitigen Baustellenflächen hat außerhalb der Brutzeit und auf dem Baufeld selbst zu erfolgen. Weiterer Baustellenbedarf ist auf den bereits versiegelten südlich angrenzenden Flächen des Sondergebietes Hafen (Bebauungsplan Nr. 110 der Stadt Cuxhaven) und den bereits bestehenden Hafenanlagen einzurichten.
- I.5.1.7.3 Für den Schutz der metallischen Wasserbauteile sind umweltverträgliche Korrosionsschutzmittel zu verwenden, um Schadstofffreisetzungen zu reduzieren.
- I.5.1.7.4 Die in den Planunterlagen aufgeführten Kompensationsmaßnahmen (Planunterlage Heft 10, S. 206 ff.) sind umzusetzen, sofern die nachfolgenden Nebenbestimmungen keine Änderungen / Ergänzungen festlegen. Sie sind spätestens mit Beginn der Hafenbaumaßnahme durchzuführen und der Planfeststellungsbehörde anzuzeigen.
- I.5.1.7.5 Für die Kompensationsmaßnahme im Oste-Außendeich bei Neuhaus (Oste) sind von der Antragstellerin 2 Monate vor deren Umsetzung konkrete Ausführungspläne mit den zuständigen Naturschutz-, Wasser- und Deichbehörden (Landkreis Cuxhaven, NLWKN Brake-Oldenburg, Stadt Cuxhaven) abzustimmen. Hierbei ist im Bereich der Aue (Gewässer II. Ordnung), entsprechend § 6 der Verbandssatzung des Unterhaltungsverbands Untere Oste, zur ordnungsgemäßen Unterhaltung des Gewässers ein Räumstreifen mit einer Breite von 5,00 m entlang der Aue vorzusehen, der nicht bepflanzt werden darf.
- Bei der Ausführungsplanung sind auch die direkt und indirekt Betroffenen, die Gemeinde Flecken Neuhaus (Oste), der Ostedeichverband, der Unterhaltungsverband Untere Oste, die UNB des Landkreises Cuxhaven und der NLWKN Stade zu beteiligen
- Bezüglich der zugesagten Funktionskontrolle wird auf Ziffer I.5.2.13 verwiesen.
- I.5.1.7.6 Für die Kompensationsmaßnahmen an der Elbe im Allwörder Außendeich und auf dem Brammersand sind von der Antragstellerin 2 Monate vor deren Umsetzung konkrete Ausführungspläne im Einvernehmen mit den zuständigen Naturschutz-, Wasser- und Deichbehörden (Landkreis Stade, NLWKN Brake-Oldenburg, Stadt Cuxhaven) abzustimmen.

Bei der Ausführungsplanung sind auch die direkt und indirekt Betroffenen, der Deichverband Kehdingen Oste (DVKO) sowie das WSA Cuxhaven, das WSA Hamburg (Allwörder Außendeich), die weiteren betroffenen Wasser- und Bodenverbände und die Naturschutzstation Unterelbe zu beteiligen.

Bezüglich der zugesagten Funktionskontrolle wird auf Ziffer I.5.2.14 verwiesen.

- I.5.1.7.7 Für die Durchführung der Kompensationsmaßnahmen, insbesondere für die regelmäßige Abstimmung mit den zuständigen Naturschutzbehörden, ist eine Umweltbaubegleitung einzusetzen.
- I.5.1.7.8 Die Antragstellerin hat der Planfeststellungsbehörde gemäß § 17 Abs. 7 BNatSchG einen mit den zuständigen unteren Naturschutzbehörden abgestimmten Bericht über die sach- und fachgerechte Durchführung der Vermeidungs- sowie der festgesetzten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen einschließlich der erforderlichen Unterhaltungsmaßnahmen vorzulegen. Soweit einzelne Maßnahmen nicht frist- oder sachgerecht durchgeführt werden konnten bzw. können, sind in den Bericht Maßnahmen zur Verhinderung eines sich daraus ergebenden Kompensationsdefizits aufzunehmen. Die Planfeststellungsbehörde ist erstmals 5 Jahre nach Herstellung der Kompensationsmaßnahmen, danach in jeweils weiteren 5-jährigen Abständen, über die für den Erhalt der Kompensationsmaßnahmen durchgeführten Unterhaltungsmaßnahmen zu unterrichten.
- I.5.1.7.9 Die Antragstellerin hat der jeweils zuständigen unteren Naturschutzbehörde die Angaben nach § 1 NKompVzVO zu übermitteln. Der Planfeststellungsbehörde ist eine Durchschrift zur Verfügung zu stellen.

I.5.1.8 Nebenbestimmungen zu sonstigen Belangen

- I.5.1.8.1 Verunreinigungen von Straßen und Wegen sind nach Möglichkeit zu vermeiden. Sofern Straßen und Wege während der Baumaßnahmen über das übliche Maß hinaus verunreinigt werden, sind die entsprechenden Bereiche unverzüglich zu säubern und die Verunreinigungen umgehend zu beseitigen.
- I.5.1.8.2 Für die benutzten Gemeindestraßen und Gemeindewege, privaten Wege und Wirtschaftswege, auch Brücken und Durchlässe sind einvernehmlich festzulegende geeignete Beweissicherungsverfahren durchzuführen, da durch die Baufahrzeuge und Materialtransporte Beschädigungen nicht ausgeschlossen werden können. Hierzu ist mit den Eigentümern und/oder Straßenbaulastträgern eine Begehung durchzuführen und der Ist-Zustand zu dokumentieren. Nach Beendigung der Bauarbeiten sind die durch die Baumaßnahmen beschädigten Wege in einem mindestens vergleichbaren Zustand wiederherzustellen.
- I.5.1.8.3 Soweit Anlagen (Kabel, Leitungen etc.) von Ver- und Entsorgungsträgern oder sonstige Anlagen Dritter betroffen sind bzw. betroffen sein können, sind die betroffenen Unternehmen rechtzeitig vor Baubeginn zu unterrichten und die Mindest- bzw. Sicherheitsabstände zu erfragen und einzuhalten. Eine Überbauung sowie Bepflanzung im Bereich von Anlagen darf nur mit vorheriger Zustimmung des Versorgungsträgers er-

folgen. Eventuell erforderlich werdende Sicherungsmaßnahmen zum Schutz der Anlagen oder Anlagenverlegungen sowie ggf. erforderliche Maßnahmen zur Sicherstellung der Ver- und Entsorgung während der Bauzeit sind mit den betroffenen Trägern bzw. Eigentümern einvernehmlich festzulegen. Die Kosten erforderlicher Maßnahmen gehen zu Lasten der Antragstellerin, soweit nicht abweichende gesetzliche Bestimmungen, besondere Rechtstitel oder Vereinbarungen etwas Anderes festlegen.

- I.5.1.8.4 Boden, der während der Baumaßnahme entnommen wird, ist nach der LAGA-Mitteilung M 20 „Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Abfällen – Technische Regeln“ zu untersuchen. Die Untersuchungsergebnisse sind der zuständigen Bodenschutzbehörde vorzulegen. Anfallender Bodenaushub ist unter Beachtung der LAGA-Richtlinie vorrangig schadlos zu verwerten. Nicht verwertbare Abfälle sind ordnungsgemäß zu entsorgen. Der Verbleib ist mit der zuständigen Bodenschutzbehörde abzustimmen und ggf. anhand der Verordnung über die Nachweisführung bei der Entsorgung von Abfällen (NachwV) darzulegen.

I.5.1.9 Nebenbestimmungen zu den erteilten wasserrechtlichen Erlaubnissen

I.5.1.9.1 Nebenbestimmungen zur Oberflächenentwässerung

- I.5.1.9.1.1 Es ist ein Oberflächenentwässerungssystem vorzusehen, das eine mechanische Vorreinigung des Niederschlagswassers ermöglicht.

- I.5.1.9.1.2 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 Einleitungsstellen in die Elbe mit dem Entwässerungsplan sind mit der zuständigen Wasserbehörde und dem WSA Cuxhaven vor der Bauausführung abzustimmen. Ergänzend wird auf den Hinweis unter Ziffer I.5.3.7 verwiesen.

- I.5.1.9.1.3 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.

- I.5.1.9.1.4 Die Ausführungsplanung für die Entwässerungsanlagen an der Elbe sind mit dem WSA Cuxhaven und der zuständigen Wasserbehörde abzustimmen.
- I.5.1.9.1.5 Die Einleitstelle für die Oberflächenentwässerung ist für die Schifffahrt durch Beschilderung entsprechend zu kennzeichnen
- I.5.1.9.2 Nebenbestimmungen für die Entnahme und Einleitung von Rückspülwasser aus der bzw. in die Elbe
- I.5.1.9.2.1 Bei der Hinterfüllung der Spundwand mit Sedimenten ist zur Minimierung von Beeinträchtigungen der Elbe durch Trübstoffe eine mechanische Reinigung des Rückführwassers durchzuführen. Bezüglich erforderlicher Strom- und Schifffahrtspolizeilicher Erlaubnisse nach WaStrG wird auf Ziffer I.5.3.1 verwiesen.

I.5.2 Zusagen

- I.5.2.1 Die Antragstellerin sagt zu, für häufig wiederkehrende Schiffe im Bereich der Anlegestellen Möglichkeiten der landseitigen Versorgung mit Strom vorzusehen. In Vorbereitung auf eine künftige landseitige Stromversorgung sind entsprechende Leerrohre vorzusehen.
- I.5.2.2 Um einen hinreichenden Immissionsschutz sicherzustellen, sagt die Antragstellerin zu, die folgenden, vom schalltechnischen Gutachter vorgeschlagenen Emissionskontingente in die Betreiberausschreibung aufzunehmen. Im schalltechnischen Gutachten wird ein Emissionskontingent für die Tageszeit von 65 dB(A) pro m² für alle Liegeplätze und für die Nachtzeit ein Emissionskontingent von 57 dB(A) pro m² für den Liegeplatz 6 sowie von 58 dB(A) pro m² für die Liegeplätze 5 und 7 für sinnvoll erachtet.
- I.5.2.3 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.
- I.5.2.4 Die Antragstellerin sagt zu, sämtliches deichfähiges Material, das im Zuge der Baumaßnahme ausgebaut wird, für künftige Deichbaumaßnahmen zur Verfügung zu stellen. Die Einzelheiten bleiben einer Vereinbarung zwischen der Antragstellerin und dem Cuxhavener Deichverband vorbehalten, die außerhalb dieses Verfahrens geschlossen wird. Erforderliche Genehmigungen für die Zwischenlagerung sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses.
- I.5.2.5 Der Deich im Bereich der Liegeplätze 6 und 7 bis zur Rampenüberfahrt wird auf einer Länge von ca. 560 m in der Höhe reduziert. Die Antragstellerin sagt zu, bei einer zukünftig erforderlich werdenden Deicherhöhung in diesem zurückgebauten Bereich im Einvernehmen mit dem Cuxhavener Deichverband eine technische Lösung (wie z. B. Spundwand) umzusetzen und dafür auch die Kosten zu übernehmen.
- I.5.2.6 Die Antragstellerin sagt zu, bezüglich der vereinbarten Messkampagnen, die im Planfeststellungsbeschluss vom 23.04.2012 für die „Fahrrinnenanpassung der Unter- und

Außenelbe an die Containerschifffahrt“ festgesetzt sind, eine einvernehmliche Lösung mit dem WSA Cuxhaven zu finden, sofern die Messungen bis zum Baubeginn der Liegeplätze 5 bis 7 nicht abgeschlossen sein sollten. Auf Ziffer I.5.1.1.3 wird verwiesen.

- I.5.2.7 Das WSA Cuxhaven hält es für erforderlich, dass durch die Hafenbehörde eine allgemeine hafenspezifische Verfügung erstellt wird, die die maximalen Windstärken für das An- und Ablegen und die Anzahl und Stärke der zu verwendenden Schlepper entsprechend den Simulationsergebnissen regelt. Die Antragstellerin selbst hat keine Zuständigkeiten als Hafenbehörde, sie sagt jedoch zu, die Anpassung der allgemeinen hafenspezifischen Verfügung zu veranlassen.
- I.5.2.8 Die Antragstellerin sagt zu, dass im Rahmen der landschaftspflegerischen Ausführungsplanung (LAP) für die Kompensationsmaßnahme in Neuhaus (Oste) festgeschrieben wird, dass keine Bullen für die Beweidung der Flächen zugelassen werden.
- I.5.2.9 Die Antragstellerin sagt zu, dass im Rahmen der landschaftspflegerischen Ausführungsplanung (LAP) für die Kompensationsmaßnahme in Neuhaus (Oste) die Ansiedlung von Silberweiden berücksichtigt wird. Bei der Erstellung der Ausführungsplanung werden die zuständigen Stellen beteiligt.
- I.5.2.10 Die Antragstellerin sagt zu, zu prüfen, ob die Bodentransporte für den neu anzulegenden Priel im Rahmen der Kompensationsmaßnahme in Neuhaus (Oste) auch über den Wasserweg erfolgen können. Bei der Prüfung wird der Flecken Neuhaus (Oste) beteiligt.
- I.5.2.11 Die Antragstellerin sagt zu, dass die erforderlichen Bodentransporte für die Kompensationsmaßnahme in Neuhaus (Oste) in die Wintermonate verlegt werden.
- I.5.2.12 Die Antragstellerin sagt zu, dass bei der landschaftspflegerischen Ausführungsplanung für die Kompensationsmaßnahmen im Bereich Neuhaus (Oste) ein von der Jugendfeuerwehr des Fleckens Neuhaus (Oste) geschaffenes Biotop (kleiner Teich mit Bäumen umsäumt auf einer Fläche von ca. 200 m²) in die Maßnahme mit einbezogen wird. Außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens sagt die Antragstellerin die Anlage einer Stegroute mit Aussichtsturm zur Erlebbarkeit der Kompensationsmaßnahme in diesem Bereich zu. Sie wird die Planung mit dem Flecken Neuhaus (Oste) und dem Landkreis Cuxhaven abstimmen. Die erforderlichen Genehmigungen sind bei den zuständigen Behörden noch einzuholen.
- I.5.2.13 Die Antragstellerin sagt für die Kompensationsmaßnahme in Neuhaus (Oste) eine Funktionskontrolle zu:
Durch die geplante Kompensationsmaßnahme soll langfristig ein Tide-Auwald entstehen, der durch einen neuangelegten Priel an das Tidegeschehen angebunden wird. Da eine solche Maßnahme bisher selten in Norddeutschland umgesetzt worden ist, sollen durch eine Funktionskontrolle im Wesentlichen folgende Parameter untersucht werden:
- Erreicht der neue Priel das im LBP definierte Ziel eines Lebensraumes für Benthos- und Fischarten?
 - Erfüllt er die Funktion, den Tideeinfluss in das neugeschaffene Auwald-Entwicklungsgebiet zu bringen?
 - Wie ist das Sedimentationsgeschehen im neuangelegten Priel und der Aue?

- Wie ist die Lagestabilität des neuen Priels, vor allem der Bereich des Anschlusses an die Aue?
- Verläuft die Vegetationsentwicklung in Bezug auf die Auwaldentwicklung wie im LBP/LAP geplant (Sukzessionsflächen und Initialpflanzungen)?

Die Funktionsfähigkeit der Maßnahmen wird durch hydrologische, chemisch-physikalische und biologische Untersuchungen nach den üblichen Standardverfahren überprüft. So sollen in den ersten drei Jahren nach Umsetzung der Maßnahmen jährliche Untersuchungen zu den oben genannten Punkten durchgeführt werden. Dazu werden regelmäßige Messungen durchgeführt zu Wassermengen im Priel im Jahresverlauf, Sedimentationsgeschehen in Priel und Aue, Lagestabilität des Priels, Tideeinfluss (Wasserstände) im Auwaldgebiet, Vegetationsentwicklung zur Entstehung des Auwaldes, Funktion als Tierlebensraum für Fische, Benthos und Vögel.

Nach den ersten drei Jahren mit jährlicher Funktionskontrolle werden die weiteren Überprüfungen/Untersuchungen alle drei Jahre erfolgen. Der LAP wird ein Untersuchungskonzept enthalten, in dem alle notwendigen hydrologischen und biologischen Untersuchungen und Messungen wie z.B. Lage der Messstellen für Wasserstände, Fließgeschwindigkeit, Sedimentationsgeschehen, zu erfassende Tier- und Pflanzenarten etc. festgelegt werden. Etwa nach 10 Jahren kann der Untersuchungsaufwand entsprechend der bis dann stattgefundenen Entwicklung angepasst/reduziert werden. Unabhängig von dem vorgeschlagenen Untersuchungsprogramm erfolgen jährlich regelmäßige Begehungen des Gebietes zur Deich- und Ufersicherung (Begutachtung der Gehölze und ggf. treibendes Totholz, das dann umgehend gesichert wird). Auf die Regelungen in Ziffer I.5.1.2.15 wird verwiesen.

Für den Fall, dass im Hinblick auf die Zielerreichung Defizite festgestellt werden, ist die Maßnahmenumsetzung in Zusammenarbeit bzw. Abstimmung mit den beteiligten Naturschutzbehörden so zu ändern, dass die gewünschten Zustände eintreten. Zur Klarstellung wird darauf hingewiesen, dass es sich bei den Anpassungen im Falle der Verfehlung der naturschutzfachlichen Ziele lediglich um steuernde Maßnahmen auf den mit diesem Beschluss festgestellten Kompensationsflächen handeln kann. Sollten wiederholte Versuche erfolglos bleiben, kann die Ausführungsplanung im Einvernehmen mit dem Landkreis Cuxhaven und dem NLWKN Betriebsstelle Brake-Oldenburg geändert und angepasst werden. Die Kompensationswirkung muss in jedem Fall gewahrt bleiben.

I.5.2.14 Die Antragstellerin sagt für die Kompensationsmaßnahmen im Allwördener Außen-deich und in Brammersand eine Funktionskontrolle zu:

Die Funktionskontrolle überprüft die fachlich inhaltliche Umsetzung, die Entwicklung der gesamten Kompensationsfläche und ob die im LBP (und dem noch zu erstellenden LAP) definierten Ziele und somit die ökologische Wirksamkeit der Kompensationsmaßnahmen erreicht werden.

In den Kompensationsflächen Allwörder Außendeich und Brammersand ist die Verbesserung der Tidedynamik sowie die Schaffung von temporären Feucht- und Nassflächen übergeordnetes Ziel. Es soll eine Kombination aus Flachwasserbereichen, regelmäßigem Tideeinfluss sowie extensiver Grünlandnutzung entstehen, wodurch Flächen mit hohem naturschutzfachlichen Wert für Pflanzen, Benthos, Fische und Vögel entstehen.

Die Funktionsfähigkeit der Maßnahmen soll durch hydrologische, chemisch-physikalische und biologische Untersuchungen nach den üblichen Standardverfahren in den ersten drei Jahren nach Umsetzung der Maßnahmen jährlich überprüft werden. Nach diesen ersten drei Jahren mit jährlicher Funktionskontrolle sollten die weiteren Überprüfungen/Untersuchungen alle drei Jahre erfolgen. Der LAP wird ein Untersuchungskonzept enthalten, in dem alle notwendigen hydrologischen und biologischen Untersuchungen und Messungen wie z. B. Lage der Messstellen für Wasserstände, Fließgeschwindigkeit, Sedimentationsgeschehen, Entwicklung der Grünländer, zu erfassende Tier- und Pflanzenarten etc. festgelegt werden. Nach etwa 10 Jahren kann der Untersuchungsaufwand entsprechend der stattgefundenen Entwicklung angepasst/reduziert werden.

Weiterhin wird in dem angegebenen Zeitraum eine kontinuierliche naturschutzfachliche Betreuung der Flächenbewirtschaftung nach Herstellung der Maßnahmen durchgeführt. Die entsprechende fachliche Betreuung der Bewirtschafter zur flexiblen Steuerung der Grünlandnutzung und Erfassung der ökologischen Wirksamkeit der Maßnahmen wird durchgeführt. Nach etwa 10 Jahren kann der Betreuungsaufwand in Absprache mit der Naturschutzbehörde entsprechend angepasst werden.

Für den Fall, dass im Hinblick auf die Zielerreichung Defizite festgestellt werden, ist die Maßnahmenumsetzung in Zusammenarbeit bzw. Abstimmung mit den beteiligten Naturschutzbehörden so zu ändern, dass die gewünschten Zustände eintreten. Zur Klarstellung wird darauf hingewiesen, dass es sich bei den Anpassungen im Falle der Verfehlung der naturschutzfachlichen Ziele lediglich um steuernde Maßnahmen auf den mit diesem Beschluss festgestellten Kompensationsflächen handeln kann. Sollten wiederholte Versuche erfolglos bleiben, kann die Ausführungsplanung im Einvernehmen mit dem Landkreis Stade und dem NLWKN Betriebsstelle Brake-Oldenburg geändert und angepasst werden. Die Kompensationswirkung muss in jedem Fall gewahrt bleiben.

- I.5.2.15 Die Antragstellerin sagt zu, im Zuge der Landschaftspflegerischen Ausführungsplanung für die Kompensationsmaßnahme im Bereich Brammersand die Gemeinde Wischhafen zu beteiligen und nach einer einvernehmlichen Lösung zu suchen, wie die Öffentlichkeit über die Maßnahme informiert werden kann.
- I.5.2.16 Für den Fall, dass die vorhandenen Wege und Überfahrten von Deichverbänden zum Erreichen der Maßnahmenflächen bei der Umsetzung und dem späteren Betreiben der Kompensationsflächen befahren werden müssen, sagt die Antragstellerin zu, im Vorfeld einen entsprechenden Gestattungsvertrag mit dem jeweiligen Verband abzuschließen.

I.5.3 Hinweise

I.5.3.1 Gegenstand dieses wasserrechtlichen Planfeststellungsverfahrens sind ausschließlich die wasserbaulichen Maßnahmen zur Herstellung der Liegeplätze, nicht jedoch die Anlagen zum Betrieb (wie Suprastruktur des Terminals, Verladeeinrichtungen und Hochbauten), die in gesonderten Verfahren nach dem Bau- bzw. Immissionsschutzrecht genehmigt werden müssen.

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

Der Planfeststellungsbeschluss schließt insbesondere mit ein:

- die Anlagengenehmigungen gemäß § 31 WHG i. V. m. § 57 NWG,
- die deichrechtlichen Ausnahmen gemäß § 14 NDG und die Befreiungen gemäß § 15 NDG für die Verlegung der Versorgungsleitungen,
- die Ausnahmegenehmigung von den Verboten der Verordnung über die Benutzung des Deichvorlandes zum Schutze der Hauptdeiche (Deichvorlandverordnung) im Gebiet des Landkreises Cuxhaven - mit Ausnahme der Stadt Cuxhaven - vom 24. März 1982 für Abgrabungen und Baumpflanzungen im Zuge der Kompensationsmaßnahme Neuhaus (Oste) vor dem linken Oste-deich
- die strom- und schiffahrtspolizeilichen Genehmigungen gemäß § 31 WaStrG
- Ausnahmegenehmigungen gemäß § 30 BNatSchG, auf Ziffer II.3.8 wird verwiesen,
- Befreiungen gemäß § 67 BNatSchG, auf Ziffer II.3.8 wird verwiesen.

Nicht einkonzentriert sind für den Baubetrieb erforderliche strom- und schiffahrtspolizeiliche Erlaubnisse gemäß § 31 WaStrG. Diese sind nach Vorliegen der Einzelheiten zum Baubetrieb gesondert bei den zuständigen Behörden der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung einzuholen.

Die deichrechtlichen Ausnahmegenehmigungen für die Nutzung von Deichstrecken bzw. -überfahrten für Boden- und Materialtransporte sind nicht einkonzentriert. Genaue Transportstrecken, Transportzeiträume und Mengen sind im Plan nicht konkretisiert. Das Gleiche gilt für die Nutzung von Deichanlagen zum Zwecke der Pflege/Unterhaltung von Kompensationsmaßnahmen. Diese Genehmigungen sind außerhalb dieses Verfahrens einzuholen.

Baugenehmigungen sind für die Ausbaumaßnahmen gemäß § 3 Abs. 1 Nr. 1 NBauO nicht erforderlich, da es sich bei der Hafenerweiterung um öffentliche Verkehrsanlagen handelt. Die erforderlichen wasserrechtlichen Erlaubnisse wurden gesondert erteilt (vgl. Ziffer I.4.1).

- I.5.3.2 Der vorliegende Planfeststellungsbeschluss regelt nur die öffentlich-rechtlichen Beziehungen der Beteiligten. Bestehende Eigentumsverhältnisse werden durch diesen Beschluss selbst nicht verändert und sind auch nicht Gegenstand des Verfahrens.
- I.5.3.3 Der Durchgangsverkehr auf der Bundeswasserstraße „Elbe“ muss jederzeit mit einer sicheren Geschwindigkeit passieren können. 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 Seeschiffsstraßenordnung (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.
- I.5.3.4 Es wird darauf hingewiesen, dass nach § 34 Abs. 4 WaStrG Anlagen und ortsfeste Einrichtungen aller Art, hierzu gehören auch Baukräne u. ä., weder durch ihre Ausgestaltung noch durch ihren Betrieb zu Verwechslungen mit Schifffahrtszeichen Anlass geben, deren Wirkung beeinträchtigen, deren Betrieb behindern oder Schiffsführer durch Blendwirkungen, Spiegelungen oder anders irreführen oder behindern dürfen.
- I.5.3.5 Die Antragstellerin hat die technischen Regeln für Betriebssicherheit und die geltenden Unfallverhütungsvorschriften zu beachten.
- I.5.3.6 Die Antragstellerin hat die Forderungen der Arbeitsstättenverordnung und der Berufsgenossenschaftlichen Vorschriften (BGV) C 21 „Hafenarbeit“ zu erfüllen.
- I.5.3.7 Durch andersartige Nutzung können sich weitere Anforderungen an die Anlage ergeben. Insbesondere ist die Lagerung von Gefahrgütern und wassergefährdenden Stoffen aufgrund dieses Beschlusses nicht gestattet. Sofern die Lagerung von Gefahrgütern und wassergefährdenden Stoffen beabsichtigt ist, muss ein gesonderter Antrag vom Nutzungsbetreiber gestellt werden.
- I.5.3.8 Verkehrsbehördliche Anordnungen, die aufgrund der Baumaßnahme erforderlich werden, trifft die untere Verkehrsbehörde außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens.
- I.5.3.9 Sofern während der Bauphase Regelungen zum Lärm erforderlich werden, so sind diese seitens der zuständigen Gemeinde zu treffen (ZustVO-Umwelt-Arbeitsschutz). Hierauf hat das GAA Cuxhaven hingewiesen.
- I.5.3.10 Sollten bei den geplanten Bau- und Erdarbeiten ur- oder frühgeschichtliche Bodenfunde (das können u. a. sein: Tongefäßscherben, Holzkohleansammlungen, Schlacken sowie auffällige Bodenverfärbungen und Steinkonzentrationen, auch geringe Spuren solcher Funde) gemacht werden, hat die Antragstellerin diese der zuständigen unteren Denkmalschutzbehörde gemäß § 14 Abs. 1 NDSchG unverzüglich zu melden. Bodenfunde und Fundstellen sind nach § 14 NDSchG bis zum Ablauf von 4 Werktagen nach der Anzeige unverändert zu lassen bzw. für ihren Schutz ist Sorge zu tragen, wenn nicht die untere Denkmalschutzbehörde vorher die Fortsetzung der Arbeiten gestattet.

I.5.3.11 Die Bedeutungen und Fundstellen der im Planfeststellungsbeschluss verwendeten Abkürzungen der Rechtsgrundlagen ergeben sich aus dem als Anhang beigefügten Abkürzungsverzeichnis.

I.6 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 Änderungen oder Auflagenerteilung gegenstandslos geworden, zurückgenommen oder für erledigt erklärt worden sind.

I.7 Kostenlastentscheidung

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

II. Begründung

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

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

Die festgesetzten Nebenbestimmungen entsprechen den gesetzlichen Vorschriften und berücksichtigen die Stellungnahmen der beteiligten Träger öffentlicher Belange und Naturschutzvereinigungen sowie die erhobenen Einwendungen und tragen dem Ergebnis des Erörterungstermins am 26.09.2019 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 wären. Auch in der Summe erreichen die Betroffenheiten keine derartige Dimension, dass das planfestgestellte Vorhaben ihnen gegenüber zurückzutreten hätte. Die für die Zulassung

des Vorhabens streitenden Belange sind so gewichtig, dass sie unzweifelhaft andere entgegenstehende Belange überwiegen.

II.1 Beschreibung des Vorhabens

Vorgesehen ist der Lückenschluss zwischen dem Europakai (Liegeplatz 4) und dem Offshore-Basishafen (Liegeplatz 8) im Hafen Cuxhaven. Die Hafenanlage besteht aus dem Kaibauwerk mit drei Liegeplätzen für Mehrzweckschiffe und der wasserseitigen Zufahrt.

In Verlängerung des Liegeplatzes 4 erstreckt sich die neue Kaianlage mit einer Gesamtlänge von 1.257 m. Die neue Terminalfläche entsteht überwiegend im Bereich der Wasserflächen in der Elbe zwischen dem Liegeplatz 4 und dem Liegeplatz 8 und hat eine Größe von ca. 28,0 ha. Davon befinden sich 4,4 ha im Bereich des Liegeplatzes 8.

Die vorhandene, um 7,31° abgewinkelte Verlängerung des Europakai wurde beim Bau der Schwerlastplattform und dem Bau des Liegeplatzes 4 fortgeführt. Dieser Verlauf der Kaikantenvorderseite wird beim Lückenschluss beibehalten. Damit entsteht ein Abstand der Vorderkante des Kais vom südlichen Fahrwasserrand (Tonnenstrich der Tonnen 31a und 33) von mindestens 196 m am Ostende des Liegeplatzes 7 und von der südlichen Begrenzung der Elbfahrinne von mindestens 370 m am Ostende des Liegeplatzes 6.

Das Kaibauwerk liegt annähernd strömungsparallel und hat eine Gesamtlänge von insgesamt 1.195 m zuzüglich einer Verbindungswand mit 62 m zum Liegeplatz 8. Die Gesamtlänge der Kaianlage beträgt 1.257 m (1.195 m + 62 m). Die Kaiwand besteht aus einer tiefliegenden Rostplatte mit vorderer Stahlspundwand und Betonholm mit rückwärtig verankerten Schrägpfählen. Die Trogplatte ist auf Betonpfahlreihen aufgeständert. Die Liegeplätze werden bis auf eine Tiefe von NN -17,50 m ausgebaut. Der maximal mögliche Schiffstiefgang beträgt 14,30 m.

Hinter der Kaianlage entsteht im Bereich heutiger Wasserflächen die neue Terminalfläche in einer Tiefe von ca. 300 m. Hierfür werden ca. 2,2 Mio. m³ Sand eingespült. Der Übergang von Liegeplatz 4 mit einer Höhe von NN +6,25 m erfolgt höhengleich. Im Bereich des Liegeplatzes 7 wird die Geländehöhe (auf einer Länge von ca. 38 m) um 25 cm auf NN +6,50 m angepasst, um die vorhandene Höhe des Liegeplatzes 8 zu erhalten.

Für die Zufahrt ist eine Wassertiefe vorgesehen, die das Ausbauziel der Fahrinne der Bundeswasserstraße Elbe im Anschlussbereich berücksichtigt. Die planfestgestellte Ausbautiefe der Fahrinne liegt zwischen -18,41 und -18,87 m NHN.

II.2 Verfahrensrechtliche Bewertung

II.2.1 Abgrenzung des Verfahrensgegenstandes, Erforderlichkeit eines Planfeststellungsverfahrens, zuständige Planfeststellungsbehörde

Die unter Ziffer II.1 beschriebenen Maßnahmen stellen einen Gewässerausbau im Sinne des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) dar. Es wird insbesondere ein Teil des Gewässers durch Überbau und Aufspülung beseitigt bzw. umgestaltet und das Ufer durch die

Kaianlage und die Terminalfläche überbaut. Dabei findet die Umgestaltung zum überwiegenden Teil auf einer Fläche statt, die bisher zum Gewässer gehörte.

Nach § 68 Abs. 1 WHG bedarf die Herstellung, Beseitigung oder wesentliche Umgestaltung eines Gewässers oder seiner Ufer (Ausbau) der Planfeststellung. Bei dem Vorhaben „Lückenschluss zwischen Europakai und Offshore-Basishafen in Cuxhaven“ handelt es sich um die wesentliche Umgestaltung eines Gewässers i. S. d. § 67 Abs. 2 WHG. Für die Zulassung des Vorhabens war die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens erforderlich. Für dieses Vorhaben besteht die Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem UVPG. Dies hat zur Folge, dass nach § 68 WHG zwingend ein Planfeststellungsverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung durchzuführen ist. Bezüglich der Umweltverträglichkeitsprüfung wird auf die Ausführungen unter Ziffer II.3.5 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Bundeswasserstraße Elbe ist gemäß § 38 Abs. 1 Nr. 1 NWG i. V. m. § 1 Abs. 1 Nr. 1 WaStrG i. V. m. Ziffer 9 der Anlage 1 zu § 1 Abs. 1 Nr. 1 WaStrG ein Gewässer erster Ordnung. Für das wasserrechtliche Planfeststellungsverfahren auf der Grundlage von §§ 68 ff. WHG, §§ 107 ff. NWG ergibt sich die Zuständigkeit des NLWKN aus § 129 Abs. 1 Satz 2 NWG i. V. m. § 1 Nr. 6 a) bb) der ZustVO-Wasser, wonach der NLWKN für Gewässerausbaurescheidungen nach den §§ 68 ff. WHG an Gewässern erster Ordnung zuständig ist.

Es liegt keine Zuständigkeit des Bundes nach § 12 WaStrG vor. § 12 Absatz 1 WaStrG bezieht sich auf den Ausbau von Bundeswasserstraßen als Verkehrsweg. Entsprechend der Aufteilung der Verwaltungskompetenzen zwischen dem Bund und den Ländern an den Bundeswasserstraßen beschränkt sich die Zuständigkeit des Bundes auf den verkehrsbezogenen Ausbau. Der Bund ist für den Ausbau der Bundeswasserstraßen als Verkehrsweg und die Länder sind für die Errichtung von Häfen zuständig. Dies gilt grundsätzlich auch dann, wenn die Häfen in oder an der Bundeswasserstraße errichtet werden. Der Bund stellt nur den durchgehenden (ggf. länderübergreifenden) Verkehrsweg zur Verfügung, an den sich die Länder mit Häfen und Umschlagsstellen anbinden können. Eindeutiges Kriterium zur Abgrenzung ist die Zweckrichtung der Maßnahmen. Nur soweit die Vorhaben bezwecken, die Verkehrsfunktionen einer Bundeswasserstraße zu ändern, greifen die §§ 12 ff. WaStrG, einschließlich der Vorschriften über die Zuständigkeiten der Bundesbehörden ein. Sollen Ausbaumaßnahmen in Teilen einer Bundeswasserstraße durchgeführt werden, die in einen nicht vom Bund betriebenen Hafen einbezogen sind, so ist die planungsrechtliche Zuständigkeitsabgrenzung in gleicher Weise zu beachten. Die Zuständigkeit des Bundes ist gegeben, soweit sich die Maßnahmen darauf beziehen, die Verkehrsfunktionen der Bundeswasserstraße zu ändern. Dienen die Maßnahmen ausschließlich spezifischen Belangen des Hafens (z. B. Umschlag, Hafenbetrieb, Sicherheit des Hafenverkehrs), so handelt es sich nicht um einen unter § 12 WaStrG fallenden Ausbau der Bundeswasserstraße als Verkehrsweg.

Nur im Falle von Überschneidungen, z. B. wenn die Fahrrinne der Bundeswasserstraße infolge des Vorhabens wesentlich verlegt werden muss oder durch die Ausbaggerung von Liegewanne und Zufahrtsbereich eine funktionale Erweiterung der Fahrrinne erfolgt, kann im Einzelfall die Zuständigkeit des Bundes begründet sein. Diese Voraussetzungen liegen beim Lückenschluss jedoch nicht vor. Bei dem planfestgestellten Vorhaben ist kein schiffahrtsfunktionaler Zusammenhang gegeben, da der Zweck des Vorhabens nicht in einer Änderung der Verkehrsfunktion der Wasserstraße, sondern allein in der

Schaffung und Erweiterung von Umschlagkapazitäten im Hafen Cuxhaven liegt. Die neue ca. 1200 m lange Kaikante hält im Bereich des Liegeplatzes 7 durch landseitigen Versatz einen Mindestabstand von 196 m zur Fahrrinne. Der Abstand zum Fahrwasser- rand beträgt im Bereich Liegeplatz 5 sogar ca. 336 m bis 277 m und im Bereich Liege- platz 6 ca. 211 m.

Bauliche Änderungen an der Fahrrinne selbst sind nicht vorgesehen. Der erforderliche Zufahrtsbereich ist z. T. bereits durch Planfeststellungsbeschlüsse anderer Liegeplätze gedeckt. Soweit Baggerarbeiten im Zufahrtsbereich noch erforderlich sind, haben diese keine schiffahrtswirtschaftliche Zweckrichtung.

Die baulichen Maßnahmen berühren die Fahrrinne als Verkehrsweg und den durchge- henden Verkehr nicht.

Deshalb sind die §§ 12 ff. WaStrG nicht einschlägig. Die planungsrechtlichen Verfahren sind auf der Grundlage von Artikel 30 GG von Landesbehörden nach § 31 WHG in Ver- bindung mit den §§ 119 ff. NWG durchzuführen.

Die Generaldirektion Wasserstraßen- und Schifffahrt, Standort Kiel (GDWS) wurde im Verfahren beteiligt und auch um Stellungnahme zur Zuständigkeit gebeten.

Die Abgrenzung der Zuständigkeit des Bundes bei Aus- und Neubauvorhaben der Bun- deswasserstraßen als Verkehrsweg zur Zuständigkeit des Landes bei Gewässeraus- baumaßnahmen ohne Verkehrsbezug, wurde in einem Termin mit der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Standort Kiel (GDWS), am 28.03.2019 erörtert. Mit Stel- lungnahme vom 19.09.2019 im Rahmen der Beteiligung als Träger öffentlicher Belange hat die GDWS bestätigt, dass keine Gründe ersichtlich seien, welche die Zuständigkeit des Bundes begründen. Die Zweckrichtung des Vorhabens liege eindeutig im Hafenbau und nicht in der Änderung der Verkehrsfunktion der Bundeswasserstraße. Die Zustän- digkeit für das Verfahren des Lückenschlusses liege daher beim Land Niedersachsen und somit beim NLWKN.

Gegenstand dieses wasserrechtlichen Planfeststellungsverfahrens sind keine Anlagen zum Betrieb des Liegeplatzes (wie Suprastruktur des Terminals, Verladeeinrichtungen und Hochbauten), die in gesonderten Verfahren nach dem Bau- bzw. Immissionsschutz- recht genehmigt werden müssen. Sie sind im Antrag ausdrücklich ausgenommen, ent- sprechende Genehmigungen nicht mit diesem Beschluss erteilt. Dennoch hat die Plan- feststellungsbehörde für die erforderliche Planrechtfertigung die Genehmigungsfähigkeit dieser Suprastruktur überschlägig geprüft. Auf die allgemeine Begründung wird verwie- sen.

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

II.2.2 **Rechtmäßiger Ablauf des Planfeststellungsverfahrens**

Das Planfeststellungsverfahren ist auf Antrag der Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG vom 30.04.2019 vom NLWKN - Direktion – Geschäftsbereich VI – als zuständige Plan- feststellungsbehörde gemäß §§ 68 ff. WHG und §§ 107 ff. NWG i. V. m. § 1 NVwVfG i. V. m. §§ 72 ff. VwVfG durchgeführt worden.

Das Verfahren wurde am 03.05.2019 eingeleitet, indem den anerkannten Naturschutzvereinigungen und den Trägern öffentlicher Belange Gelegenheit zur Stellungnahme zu dem Vorhaben gegeben wurde.

Nachfolgende Träger öffentlicher Belange wurden beteiligt:

Landkreis Cuxhaven
Landkreis Stade
Stadt Cuxhaven
Samtgemeinde Land Hadeln
Flecken Neuhaus (Oste)
Samtgemeinde Nordkehdingen
Flecken Freiburg/Elbe
Gemeinde Wischhafen
NLWKN Betriebsstelle Stade
NLWKN Betriebsstelle Brake-Oldenburg – GB IV
NLWKN Forschungsstelle Küste
Gewerbeaufsichtsamt Cuxhaven (GAA)
Landwirtschaftskammer Niedersachsen, Bezirksstelle Bremervörde
Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr
Staatliches Fischereiamt Bremerhaven
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Cuxhaven
Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Standort Kiel
Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr
Cuxhavener Deichverband
Deichverband Kehdingen-Oste
Ostedeichverband
Unterhaltungsverband Untere Oste
Unterhaltungsverband Kehdingen
Entwässerungsverband Nordkehdingen

Folgende Träger öffentlicher Belange haben keine Anregungen und/oder Bedenken gegen die Planung:

Staatliches Fischereiamt Bremerhaven
Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr
Landwirtschaftskammer Niedersachsen

Von den nachfolgenden Trägern öffentlicher Belange sind keine Stellungnahmen abgegeben worden:

Samtgemeinde Nordkehdingen
Flecken Freiburg/Elbe
NLWKN Forschungsstelle Küste
Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr
Entwässerungsverband Nordkehdingen

Die übrigen Träger öffentlicher Belange haben Bedenken und Anregungen vorgebracht, auf die nachfolgend unter III.1 eingegangen wird.

Von den 16 beteiligten anerkannten Naturschutzvereinigungen hat der BUND, Kreisgruppe Cuxhaven, eine Stellungnahme abgegeben, auf die unter III.3 eingegangen wird. Die Landesjägerschaft Niedersachsen e. V. hat keine Bedenken gegen die Planung.

In der Zeit vom 15.05.2019 bis zum 14.06.2019 hat der Antrag bei der Stadt Cuxhaven und den Samtgemeinden Land Hadeln und Nordkehdingen nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung zur Einsicht ausgelegen. Bis zum 15.07.2019 konnten Einwendungen gegen die beantragten Maßnahmen erhoben werden. Es sind keine Einwendungen eingegangen.

Aufgrund der erhobenen Bedenken hat die Maßnahmenträgerin die Planunterlagen überarbeitet und am 14.08.2019 einen Änderungsantrag gestellt.

Es handelt sich hierbei um eine Änderung im laufenden Verfahren vor Ergehen eines Planfeststellungsbeschlusses. Die verfahrensrechtlichen Anforderungen ergeben sich aus § 73 Abs. 8 VwVfG.

Die Änderung des Plans ist den in ihrem Aufgabenbereich betroffenen Behörden und Vereinigungen sowie den in ihren Belangen betroffenen Dritten mitzuteilen. Ihnen ist Gelegenheit zur Stellungnahme und zu Einwendungen innerhalb von zwei Wochen zu geben. Auf Anforderung ist ihnen der geänderte Plan zur Einsicht zur Verfügung zu stellen. Einer Auslegung des geänderten Plans bedurfte es im vorliegenden Fall nicht, da sich die Änderungen des Vorhabens nicht auf Gemeinden auswirken, deren Gebiet von dem ursprünglichen Vorhaben nicht berührt waren und in denen der Plan deshalb nicht ausgelegt war.

Mit Schreiben vom 15.08.2019 wurde den Trägern öffentlicher Belange, die von den Änderungen betroffen waren Gelegenheit gegeben, sich zu den Änderungs- und Ergänzungsplänen zu äußern.

Nachfolgende Träger öffentlicher Belange wurden beteiligt:

Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Cuxhaven
Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Standort Kiel
Stadt Cuxhaven
Cuxhavener Deichverband
Gewerbeaufsichtsamt Cuxhaven (GAA)
NLWKN Betriebsstelle Stade

Folgende Träger öffentlicher Belange haben keine Anregungen und/oder Bedenken gegen die Änderungs- und Ergänzungsplanung:

NLWKN Betriebsstelle Stade
Stadt Cuxhaven
Gewerbeaufsichtsamt Cuxhaven (GAA)
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Cuxhaven
Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Standort Kiel

Von den nachfolgenden Trägern öffentlicher Belange sind keine Stellungnahmen zu der Änderungs- und Ergänzungsplanung abgegeben worden:

Cuxhavener Deichverband

Die Stellungnahmen und Einwendungen wurden am 26.09.2019 in Cuxhaven nach ortsüblicher Bekanntmachung des Termins erörtert.

Die Beteiligungen, die Bekanntmachungen und die Auslegung sind ordnungsgemäß erfolgt, entsprechende Nachweise liegen vor. Bedenken oder Einwendungen gegen Form, Ablauf und Fristen des Verfahrens sind nicht vorgebracht worden. Das Verfahren wurde ordnungsgemäß durchgeführt.

II.3 Materieell rechtliche Würdigung

II.3.1 Planrechtfertigung, öffentliches Interesse

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.

Die Gesetzeskonformität ist gegeben. Das Vorhaben hat eine Hafenanlage an und in einer Bundeswasserstraße zum Gegenstand, mit dem eine Umschlagseinrichtung mit Zugang zum allgemeinen Verkehr auf der Bundeswasserstraße mit Wasserfahrzeugen geschaffen werden soll. Die Schifffahrt auf der Bundeswasserstraße unterfällt dem Gemeingebrauch (§ 5 WaStrG). Nach § 36 WHG gehört die Errichtung von Anlagen in, an, über und unter oberirdischen Gewässern zu den gesetzlich vorgesehenen Einrichtungen, das gilt namentlich für bauliche Anlagen wie u. a. Hafenanlagen und Anlegestellen. Die Planung dieser Einrichtungen gehört zu den Zielen des Gesetzes und ist im Hinblick auf den erstrebten Zugang zum Gemeingebrauch an der Bundeswasserstraße grundsätzlich als sinnvoll zu beurteilen.

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist eine strikte Erforderlichkeit und Unausweichlichkeit nicht vorausgesetzt. Voraussetzung für die Planrechtfertigung ist, dass das Vorhaben, gemessen an den Zielen des jeweils zugrundeliegenden 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.

Für die Rechtfertigung der festgestellten Hafenplanung ist ausreichend, 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 ermittelten Umschlagkapazitäten am Standort Cuxhaven zu treffen, erforderlich sind. Die Maßnahme liegt im überwiegenden öffentlichen Interesse.

In den letzten Jahrzehnten hat sich der Hafen Cuxhaven als Mehrzweckhafen entwickelt, der sich, von der Errichtung des RoRo-Terminals in Grimmershörn sowie des RoRo-Terminals Steubenhöft bis zum Bau des Mehrzweckterminals und der Errichtung der Offshore-Liegeplätze weiterhin intensiviert. (RoRo = Roll-on/Roll-off = Rollende Verladung von LKW, Trailern, PKW usw.) Der Aufbau neuer Geschäftsfelder hat diese Entwicklung positiv beeinflusst und sich als wertschöpfungs- und arbeitsplatzintensiv erwiesen.

Der Hafen Cuxhaven ist ein regional bedeutsamer Seehafen am tiefen Fahrwasser der Elbmündung und genießt überregionale Bedeutung als Umschlagshafen von RoRo-Verkehren, Kraftfahrzeugen, Projektladungen, Massengütern, Stahlprodukten, Containern sowie Fischprodukten, aber auch als Hafen für Fähr- und Passagierverkehr. Aufgrund seiner zur Verfügung stehenden großen Wassertiefe und der logistisch vorteilhaften Lage im Kreuzungsbereich der Verkehrsströme aus Nord- und Ostsee sowie an den landeinwärts gelegenen Verkehrsachsen nach Hamburg und Bremen bietet der Hafen Cuxhaven ausgezeichnete Perspektiven. Für den Güterumschlag am seeschifftiefen Wasser der Elbe werden am Europakai mit dem Liegeplatz 1 (200 m lang) und Liegeplatz 2 (230 m lang) zwei RoRo-Rampen sowie eine Quarterramp (Schrägrampe) vorgehalten. An dem 260 m langen Liegeplatz 3 am Europakai des Mehrzweckterminals ist eine Containerbrücke vorhanden. Ein mobiler Hafenkran mit ca. 100 t Kapazität ergänzt die Terminalgeräte. Mit der Erschließung des Wirtschaftsfeldes Energietechnik im Offshore-Bereich wurden Grundlagen für neue Impulse geschaffen. Dies beinhaltet ein großes Potenzial für eine nachhaltige Strukturveränderung für die Stadt Cuxhaven und den Umkreis.

Über die Pflege und den Ausbau der vorhandenen traditionsreichen Wirtschaftsfelder der Region hinaus werden zukunftssträchtige Entwicklungen unterstützt, um nicht nur bestehende Arbeitsplätze zu sichern, sondern auch neue qualifizierte zu schaffen.

Die Liegeplätze 1, 2 und 3 dienen der Abfertigung der regelmäßig im Liniendienst verkehrenden RoRo-Schiffe mit einer durchschnittlichen Anzahl von 10 bis 12 Anläufen in der Woche. Da die Schiffe auf kurzen Transitstrecken verkehren, muss der Liegeplatz bei Ankunft frei sein. Jegliche Wartezeiten würden die eng getakteten Fahrpläne und damit die dahinterstehenden Versorgungsketten empfindlich stören.

Die erwarteten Auslastungsgrade der vorhandenen Liegeplätze sind heute bereits erreicht. Die vorhandenen 3 Liegeplätze - einschl. Brücke 3 - sowie der Liegeplatz 4 sind mit zurzeit ca. 1,65 Mio. Tonnen Umschlag pro Jahr ausgelastet.

Für die Zukunft bedeutet das, dass rechtzeitig mit der Zurverfügungstellung weiterer zusätzlicher Kapazitäten begonnen werden muss. Eine vorsorgliche und zukunftsgerichtete Erweiterungsplanung zum weiteren Ausbau von Liegeplätzen und Umschlagmöglichkeiten an der Elbe ist daher sinnvoll. Insbesondere vor dem Hintergrund, dass der

Hafen Cuxhaven sich unter anderem im Offshore-Bereich unter folgenden Kategorien positioniert hat: als Produktionshafen, Installationshafen, Reaktionshafen, Versorgungshafen, Umschlaghafen, Forschungs- und Entwicklungsstandort, Teststandort, Training/Schulung und Schutzhafen. Die jetzt vorhandenen Anlagen und Umschlagkapazitäten können diese Funktion erfüllen, sind aber unter wirtschaftlichen und wettbewerblichen Gesichtspunkten seit Jahren weitgehend ausgelastet. Daher ist zur Erweiterung der Anlagen der Liegeplatz 4 gebaut und aktuell fertig gestellt worden. Angesichts dieser noch nicht abgeschlossenen Kapazitätsausweitung sind die Planungen für weitere Kapazitäten besonders wichtig. Als Basis hierfür sind die allgemeinen Prognosen der Bundesverkehrswegeplanung für den Seehafenumschlag in Cuxhaven zu nennen.

Das Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik Bremen (ISL) hat im November 2017 ein Gutachten zur Bedarfsbegründung und Nutzen-Kosten-Betrachtung für die Liegeplätze 5-7 in Cuxhaven erstellt, das im Dezember 2018 aktualisiert wurde. Darüber hinaus hat die Antragstellerin die Zahlen zur Umschlagsentwicklung aktualisiert (Stand für das erste Halbjahr 2019). Die Prognose der Gutachter wird dadurch bekräftigt.

Die Planfeststellungsbehörde hat diese Untersuchung geprüft, hält sie für plausibel und nachvollziehbar und macht sich die gewonnenen Erkenntnisse zu eigen.

Im Gutachten wird erläutert, dass die allgemeine Mengenprognose zumindest bis 2030 einen Kapazitätsbedarf für zusätzliche 1,5 Mio. Tonnen Umschlag pro Jahr oder etwa drei Multipurpose-Liegeplätze begründet. Durch die Planungen und den angemeldeten Bedarf der kontaktierten Unternehmen sei dieser Bedarf allerdings deutlich forciert. CuxPort sehe auf die kurze Frist von rund 5 Jahren Bedarf für mindestens einen zusätzlichen Liegeplatz über den gerade fertig gestellten Liegeplatz 4 hinaus. In dem Gutachten wird dargestellt, dass Ambau sich bereits in 2018, mit erheblichen Engpässen konfrontiert sehe und eigenen Bedarf für eine Erweiterung des Liegeplatz 8 bzw. einen angrenzenden Liegeplatz anmelde. Diese Darstellung ist so nicht mehr richtig, da Ambau nach Auskunft der Antragstellerin im Jahr 2019 Insolvenz angemeldet hat und an die Firma Titan Wind Energy verkauft wurde. Die Titan Wind Energy plane auf den Flächen von Ambau die Produktion und den Umschlag von Fundamenten für die Offshore Windenergie. Zusätzlich sei der Service für Offshore Windanlagen, sowie der Rückbau von Altanlagen als weiteres Geschäftsfeld geplant. Die zeitnahe und reibungslose Vermarktung der ehemaligen Ambau Flächen sei auch durch die Option der anstehenden möglichen Flächenerweiterung an den Liegeplätzen 5 – 7 so gut gelungen. Gleichzeitig seien durch die Vermarktung der Fläche sowie die Bekanntgabe des Planfeststellungsverfahrens örtlich ansässige Hafentreiber und Akteure großer Reeder mit internationalen Firmensitzen auf die Antragstellerin zugekommen und hätten ihr Interesse an den Terminals bekundet.

Im Gutachten wird des Weiteren ausgeführt, dass es mit der BREB/Blue Water-Gruppe einen neuen Akteur gäbe, der auf jeden Fall ein hohes Interesse an einem eigenen Terminal in Cuxhaven hat und entsprechende Investitionen tätigen würde. Im Gespräch seien bereits kurzfristig Bedarfe für mehr als 50 ha Terminalfläche und tendenziell zwei Liegeplätze (mit RoRo und LoLo-Kapazitäten (LoLo = Lift-on/Lift-off = Umschlag per Kran)). Die Gutachter prognostizieren, dass aus heutiger Sicht nicht erst bis 2030, sondern bereits sehr kurzfristig Potenziale und auch investitionsbereite Betreiber für bis zu vier zusätzliche Liegeplätze und die entsprechenden Terminalflächen vorhanden seien. Die Auswirkungen des BREXIT seien schwer einzuschätzen. Es sei ja nach Art der Einigung eine Einschränkung des Handels mit Großbritannien denkbar, ein Ausmaß dessen sei aber nicht bekannt. Allerdings ist es bei Reduzierung des Freihandels und der

Einführung entsprechender Kontrollen möglich, durch effiziente Abwicklung der Kontrollen negative Auswirkungen auf den Umschlag am Standort Cuxhaven zu minimieren. Darüber hinaus wird auf den technischen Erläuterungsbericht (Heft 1 der festgestellten Unterlagen) Bezug genommen, in dem unter Ziffer 2 detaillierte Ausführungen zum Bedarf gemacht werden. Die Antragstellerin hat den erforderlichen Bedarf für den Lückenschluss zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde dargelegt.

II.3.2 Varianten

Für die konkrete Fachplanung darf sich eine im Hinblick auf die betroffenen Belange günstigere Alternative nach Lage der Dinge nicht anbieten oder sogar aufdrängen. Im Zuge der Planung wurden von der Antragstellerin im Vorfeld verschiedene Vorhaben- und Standortalternativen überprüft, um auszuschließen, dass eine andere Planungsvariante bevorzugt werden müsste.

Wie im Erläuterungsbericht (Heft 1, Ziffer 3) der festgestellten Unterlagen dargelegt, können die vorhandenen Anlagen im Cuxhavener Hafen die Voraussetzungen für die vorgenannten Bedarfe und zukünftigen Nutzungen nicht vollständig erfüllen. Daher muss eine neue Anlage errichtet werden. Als unerlässliche Voraussetzung kommt nur ein elbwassernaher und damit seewassertiefer Standort in Frage.

Für die Weiterentwicklung des Multipurpose-Terminals in verschiedenen Bereichen sowie der Beibehaltung des Standortes als kompletter Offshore-Basishafen in den Bereichen Produktion, Montage, Verschiffung, Unterhaltung und Betrieb von Windenergie-Anlagen in der Nordsee gibt es folgende Voraussetzungen:

- Direkter sowie tide- und schleusenunabhängiger Anschluss an das Wasserstraßennetz.
- Für Gewicht und Fläche ausreichend dimensionierte Kaianlagen inkl. Verladeanlagen (Kräne, etc.)
- Geräumige Vorstaufflächen direkt an der Kaianlage
- Unmittelbar anschließende Gewerbeflächen
- Günstige Straßen- und Bahnanbindung

Um die vorhandenen Anlagen nicht in ihrer Funktion zu beeinträchtigen, kommt ausschließlich ein noch nicht ausgebauter Hafenbereich in Betracht.

Bei der Variantenbetrachtung des Lückenschlusses zwischen dem Europakai und dem Offshore-Basis Cuxhaven sind verschiedene mögliche Standorte für die Erweiterung betrachtet worden. Neben dem jetzt gewählten Standort wurde auch ein weiterer Standort geprüft. Dieser befindet sich elbaufwärts im Anschluss an den Liegeplatz 9 in östlicher Richtung.

Dieser Standort östlich des jetzigen Hafens, wurde von der Antragstellerin jedoch aufgrund mehrerer ungünstiger Faktoren nicht weiter in die engere Auswahl genommen.

Diese Faktoren sind im Einzelnen:

- Die Fahrrinne der Elbe beginnt in diesem Bereich mit einer Kurve (dem sogenannten Altenbrucher Bogen). Diesen muss die vorbeigehende Schifffahrt mit einer erhöhten Geschwindigkeit befahren um ein sicheres Manövrieren zu gewährleisten. Dieses würde sich negativ auf den „Schwall und Sunk“ für den Hafen

auswirken. Auch nach Einschätzung der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung sind Häfen in Kurvenbereichen nicht optimal gelegen.

- Mit der Planung des Hafens würden die neue Hafenanlage bis an den Sportboothafen Altenbruch reichen, und damit nahe an vorhandene Wohnbebauung kommen. Damit wären Konflikte im Immissionsbereich verbunden.
- Die Fahrrinne befindet sich in dem Bereich östlich des Liegeplatzes 9 sehr nahe am Ufer, so dass nur ein schmaler Streifen aufgespült werden könnte. Ein dort geplanter Hafen würde nur über wenig Hinterland verfügen. Dieses ist nachteilig für das spätere Betriebskonzept.

Dagegen ist der noch nicht ausgebaute Hafenbereich/die „Lücke“ zwischen den bereits erstellten Anlagen zwischen den Liegeplätzen 4 und 8 prädestiniert für die Herstellung weiterer Hafenanlagen und -flächen. Eine Hafenanlage an diesem Standort bietet eine direkte Anbindung an vorhandene Straßen- und Bahnanlagen. Weiterhin ergibt sich ein unmittelbarer Anschluss an das vorhandene Mehrzweckterminal über den Liegeplatz 4. Der „Lückenschluss“ zwischen den vorhandenen Kaianlagen Liegeplatz 4 und Liegeplatz 8 unter Beibehaltung der vorderen Kailinie an den Liegeplätzen 5 und 6 mit landseitigem Versatz zu den weiteren Liegeplätzen am Liegeplatz 7 und 8 stellt eine kontinuierliche Fortentwicklung der vorhandenen Hafenanlagen nach Südosten dar und vermeidet einen völlig neuen Hafen. Auch aus städtebaulicher Sicht ist dieser Standort aufgrund der Vermeidung einer Zersiedelung optimal. Dieser Bereich ist damit bestmöglich ausgenutzt. Auch aus nautischer Sicht ergibt sich ein Vorteil für die Verlängerung des Liegeplatzes 4. Für die durchgehende Schifffahrt ist die Passierstrecke der Cuxhavener Hafenanlage und damit die Langsamfahrstrecke nicht wesentlich länger. Bei einer neuen Anlage an anderer Stelle würde die Langsamfahrstrecke deutlich verlängert.

Im Bereich zwischen dem Europakai und dem Offshore-Basishafen hat die Antragstellerin vier Feinvarianten betrachtet.

In diesem Bereich ist die Linienführung vorgegeben durch die angrenzenden vorhandenen Liegeplätze. Dieser Standort ermöglicht eine Kaianlage mit neuen Liegeplätzen mit ca. 1.195 m Länge zuzüglich einer Verbindungswand von 62 m zum Anschluss an Liegeplatz 8 und eine Terminalfläche von ca. 300 m Tiefe mit einer Größe von ca. 28 ha. Die Liegeplätze müssen einen ausreichenden Sicherheitsabstand zum Fahrwasser einhalten. Da die Liegeplätze eine ausreichende Wassertiefe aufweisen müssen, dürfen sie nicht zu weit vom Fahrwasser entfernt sein, um Ausbaggerungen in der Bauzeit sowie spätere Unterhaltungsbaggerungen gering zu halten.

Variante 1:

Variante 1 beinhaltet eine Verlängerung von Europakai und Liegeplatz 4 in südöstliche Richtung mit einer neuen Terminalfläche von ca. 29,4 ha Größe und mit drei Liegeplätzen (200 m, 400 m und 300 m lang), davon zwei mit vorgesetzter RoRo-Rampe. Der zurückgesetzte Liegeplatz 8 wird dabei auf 150 m verkürzt. Der Abstand zum Fahrwasserrand beträgt im Bereich Liegeplatz 5 ca. 336 m und im Bereich der abgeschrägten Wand bei Liegeplatz 7 auf Höhe Tonne 33 ca. 169 m.

Variante 2:

Bei dieser Variante werden Europakai und Liegeplatz 4 in südöstliche Richtung mit einer neuen Terminalfläche von ca. 28,0 ha und drei Liegeplätzen (434 m, 300 m und 300 m

lang) verlängert, davon einer mit vorgesezter RoRo-Rampe und einer mit zurückversetzter Kaikante und rückwärtiger RoRo-Rampe. Liegeplatz 8 bleibt auf 160 m zuzüglich einer Verbindungswand von 62 m, also auf insgesamt 222 m als zurückversetzter Liegeplatz erhalten. Der Abstand zum Fahrwasserrand beträgt im Bereich Liegeplatz 5 ca. 336 m und im Bereich Liegeplatz 7 durch landseitigen Versatz ca. 196 m.

Variante 3:

Diese Variante sieht eine Verlängerung von Europakai und Liegeplatz 4 in südöstliche Richtung mit einer neuen Terminalfläche von ca. 25,1 ha und drei Liegeplätzen (472 m, 300 m und 300 m lang) vor, davon zwei mit zurückversetzter Kaikante und rückwärtigen RoRo-Rampen. Liegeplatz 8 verlängert sich auf 268 m und verschmilzt dabei mit Liegeplatz 7. Der Abstand zum Fahrwasserrand beträgt im Bereich Liegeplatz 5 ca. 336 m bis 277 m, im Bereich Liegeplatz 6 ca. 243 m und Liegeplatz 7 ca. 236 m durch landseitigen Versatz.

Variante 4:

Bei dieser Variante ist eine Verlängerung von Europakai und Liegeplatz 4 in südöstliche Richtung mit einer neuen Terminalfläche von ca. 28,0 ha und drei Liegeplätzen (404 m, 330 m und 300 m lang) geplant, mit einer zurückversetzten Kaikante und rückwärtiger RoRo-Rampe. Liegeplatz 8 bleibt auf 160 m zuzüglich einer Verbindungswand von 62 m, also auf insgesamt 222 m als zurückversetzter Liegeplatz erhalten. Im ursprünglichen Antrag war im Bereich des Liegeplatzes 6 zusätzlich eine vorgesezte RoRo-Rampe geplant. Hiergegen hatte die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung Bedenken wegen der Nähe zur Fahrrinne und daraus resultierenden Gefahren für die Sicherheit des Schiffsverkehrs vorgetragen. Mit Änderungsantrag vom 14.08.2019 hat die Antragstellerin auf die Herstellung der vorgesezten RoRo-Rampe verzichtet, um den Abstand zur südlichen Fahrinnenbegrenzung zu vergrößern. Der Abstand zum Fahrwasserrand beträgt im Bereich Liegeplatz 5 ca. 336 m bis 277 m, im Bereich Liegeplatz 6 ca. 211 m und Liegeplatz 7 ca. 196 m durch landseitigen Versatz.

Da eine ausreichend große Lager- und Vorstauffläche hinter der Kaianlage benötigt wird, war die Größe der Terminalfläche ein wichtiges Auswahlkriterium für die Antragstellerin. Bei Variante 1 würde mit ca. 29,4 ha die größte Terminalfläche geschaffen werden. Jedoch würde sich der Liegeplatz 8 auf ca. 150 m verkleinern. An den Liegeplätzen 6 und 7 könnten lediglich Schiffe bis ca. 265 m Länge anlegen.

Bei Variante 2 ist die Aufteilung der Liegeplätze 4 und 5 wenig praktikabel, da zwei Schiffe gleichzeitig aus vertäutechnischen Gründen nicht anlegen könnten. Am Liegeplatz 6 könnten weiterhin nur Schiffe bis zu ca. 265 m Länge anlegen.

Bei Variante 3 reduziert sich die Terminalfläche auf 25,1 ha.

Die Antragstellerin sieht die größten Vorteile bei Variante 4. Dies ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde aufgrund der dargelegten Argumente nachvollziehbar und nicht zu beanstanden. Variante 4 verbindet eine relativ große Fläche mit sinnvoller und praktikabler Aufteilung der Liegeplätze, die sowohl kleineren als auch größeren Schiffen das Anlegen erlaubt. Auch Liegeplatz 8 bleibt weiterhin nutzbar. Aufgrund der größten Entfernung zum Fahrwasser ist die Variante 4 unter dem Aspekt Sicherheit des Schiffsverkehrs ebenfalls als Vorzugsvariante zu beurteilen. Variante 3 beinhaltet eine noch größere Liegeplatzlänge bei LP 4 und 5 mit ca. 764 m. Liegeplatz 7 und 8 verschmelzen zu einem Liegeplatz. Die Flächengröße reduziert sich auf ca. 25,1 ha.

Bei allen Varianten wird der Deich auf ca. 560 m höhenmäßig angepasst. Bei allen Varianten können die Liegeplätze mit Standardmanövern und Schlepperhilfe angefahren werden. Hinsichtlich der Auswirkungen auf die Umwelt ergeben sich bei den vier Varianten nur vergleichsweise geringfügige Unterschiede in der Flächenversiegelung und Überbauung. Bei Variante 3 wäre zwar die Flächeninanspruchnahme insgesamt etwas geringer, aber auch bei dieser Variante würden die wertvollen Wattflächen und ihre Funktionen für den Naturhaushalt vollständig verloren gehen.

II.3.3 **Belange der Raumordnung, des Bau- und Immissionsschutzrechts**

II.3.3.1 Belange der Raumordnung

Der Planungsbereich ist im Landesraumordnungsprogramm (LROP) Niedersachsen von 1994, zuletzt geändert 2017⁴, als Vorranggebiet für hafenorientierte industrielle Anlagen ausgewiesen, die bedarfsgerecht zu sichern und zu entwickeln sind.

Das Regionale Raumordnungsprogramm (RROP) kann nur bis zur Kreisgrenze Festlegungen treffen. Die mit dem Lückenschluss überplanten Wasserflächen befinden sich nicht innerhalb des Kreisgebietes Cuxhaven, sondern im gemeindefreien Gebiet. Für den Bereich des Planfeststellungsverfahrens Lückenschluss trifft das RROP Cuxhaven 2017 deshalb keine eigene Festlegung. Als nachrichtliche Darstellung wird für den betroffenen Bereich "Gewässer" dargestellt. Für die bereits für die Liegeplätze 4, 8 und 9 erfolgten Aufspülungen trifft das RROP folgende Festsetzungen: Der im LROP festgelegte Seehafen Cuxhaven ist in der zeichnerischen Darstellung als Vorranggebiet Seehafen räumlich konkretisiert. Er ist gemäß Ziffer 4.1.4 des RROP zu einem Mehrzweckhafen mit dem Schwerpunkt Offshore auszubauen. Die Nutzungsmöglichkeiten dieser Flächen dürften nicht durch konkurrierende angrenzende Nutzungsansprüche eingeengt werden. Die im Planungsbereich vorhandenen Häfen müssten erhalten und bei Bedarf ausgebaut werden.

Die festgestellte Hafenausbauplanung lässt sich aus dem LROP ableiten. Der Landkreis Cuxhaven trifft im RROP zwar selbst keine Festsetzungen, jedoch wird der bedarfsgerechte Ausbau des Hafens Cuxhaven als Ziel formuliert. Die festgestellte Planung beachtet nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde die Ziele der Raumordnung.

II.3.3.2 Bauplanungs-, Bauordnungs- sowie Immissionsschutzrecht

Bauplanungsrechtliche Bedenken gegen das Vorhaben haben sich im Anhörungsverfahren nicht ergeben, insbesondere die Stadt Cuxhaven befürwortet die Planung ausdrücklich. Die Liegeplätze 5 bis 7 werden im Bereich jetziger Wasserflächen errichtet. Sie befinden sich im gemeindefreien Gebiet und damit außerhalb von bestehenden Bauleitplänen, insbesondere außerhalb der bestehenden rechtskräftigen „Hafenbebauungspläne“. Die Stadt Cuxhaven als Trägerin der kommunalen Planungshoheit hat im Erör-

⁴ LROP neu gefasst am 26.09.2017, Nds. GVBl. 2017, 378

terungstermin bestätigt, dass nach Abschluss der Baumaßnahme zügig die entsprechenden Bauleitplanverfahren eingeleitet werden sollen. Sie hat jedoch zutreffend 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 Hafenausbaumaßnahmen und erfolgter Inkommunalisierung unter Berücksichtigung der Planfeststellung erfolgen.

Die festgestellten Hafenflächen sind ausreichend erschlossen. Die Zufahrt zu den neuen Liegeplätzen erfolgt über ein neu herzustellendes Gate in Verlängerung der Hermann-Honnet-Straße. Die vorhandene Zufahrtstraße (Neufelder Schanze) mit dem vorhandenen Gate zum CuxPort-Terminal mit Einfuhrkontrolle bleibt bestehen.

Baugenehmigungen sind für die Ausbaumaßnahmen gemäß § 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 Gewässerausbaumaßnahmen (vgl. Ziffer II.2.1 dieses Beschlusses). Mit diesem Planfeststellungsbeschluss werden keine Entscheidungen über Hafenumschlagseinrichtungen (wie Suprastruktur des Terminals und Gewerbeansiedlungen) getroffen. Diese und das Betriebskonzept sind in weiteren Genehmigungsverfahren, insbesondere nach dem Bau- bzw. Immissionsschutzrecht von den dafür zuständigen Behörden zu erteilen. Sie waren in der Prüfung jedoch insoweit zu berücksichtigen als sichergestellt sein muss, dass der prognostizierte spätere Betrieb grundsätzlich genehmigungsfähig sein wird. Dieser Betrieb wurde bei der Prüfung der Planrechtfertigung zugrunde gelegt. Die Planfeststellungsbehörde ist aus den nachfolgend im Einzelnen dargestellten Gründen zu dem Ergebnis gelangt, dass der spätere Umschlagsbetrieb mit den Anforderungen des Immissionsschutzrechts grundsätzlich vereinbar ist.

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 brauchen⁵. Wenn das Ziel des Ausbaus der Kaianlagen, hier 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.

⁵ OVG Bremen, 13.12.2001, NordÖR 2002, 116, 117

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 lärmemittierenden Anlagebetriebes nach anderen Vorschriften anzuwenden ist.

Gemäß Nummer 4.2 a) TA Lärm ist bei der immissionsschutzrechtlichen Prüfung im Rahmen der öffentlich-rechtlichen Zulassung einer nicht genehmigungsbedürftigen Anlage ein vereinfachtes Beurteilungsverfahren anzuwenden. Hierfür ist zunächst sicherzustellen, dass die Geräuschemissionen 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 Geräuschemissionen zu erstellen, bei der emissionsrelevante Konstruktionsmerkmale, Schalleistungspegel, Betriebszeiten, Abstand zum Immissionsort und Gebietsart zu berücksichtigen sind. Um diesen Anforderungen gerecht zu werden, hat die Antragstellerin mit den Planunterlagen ein schalltechnisches Gutachten⁶ vorgelegt. Das Gutachten setzt sich u. a. mit dem Regelbetrieb der beantragten Anlage und den hiervon zu erwartenden Schallimmissionen auseinander. Das lärmtechnische Gutachten legt für den Betriebslärm die typischerweise von einem Hafenumschlag ausgehenden Schallemissionen zugrunde. Berücksichtigt werden u. a. der Einsatz von Flurförderfahrzeugen, Mobilkränen, Gabelstaplern sowie Lkw-Fahrverkehre. Hierzu hat der Gutachter eine Prognose erstellt, die den zwingenden Form- und Gliederungsvorschriften der Nummer A.2 des Anhangs zur TA Lärm entspricht.

⁶ Heft 6, Schalltechnisches Gutachten, Bonk-Maire-Hopmann GbR vom 25.03.2019

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 den späteren Betrieb von einer Genehmigungsfähigkeit auszugehen ist. Im Verfahren wurde zu allen vorgelegten Unterlagen auch das GAA Cuxhaven beteiligt, das keine Bedenken gegen das schalltechnische Gutachten vorgetragen hat. Grundsätzliche Bedenken hinsichtlich der zu erwartenden Schallimmissionen beständen unter Berücksichtigung des schalltechnischen Gutachtens vom 25.03.2019 nicht. Auch die Stadt Cuxhaven als künftige Bauplanungs- und -genehmigungsbehörde hat im Erörterungstermin erklärt, dass von einer Genehmigungsfähigkeit der dargestellten Betriebsanlagen auszugehen sei.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde kann der Argumentation des schalltechnischen Gutachters gefolgt werden.

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 11.07.2019 ausgeführt, dass sie aufgrund der traditionellen und gewachsenen Nachbarschaften von Hafen- und den angrenzenden Siedlungsbereichen von einer Gemengelagesituation ausgeht. Dieser Planungsansatz sei in den relevanten Bebauungsplänen enthalten. Insbesondere in der Begründung zu den Bebauungsplänen Nr. 110 (Nördlich Hafenzubringer) und Nr. 113/1 (Südlich Hafenzubringer) seien die diesbezüglichen Ermessenserwägungen dargelegt. Die Anforderungen an die Ermessensausübung sind damit erfüllt. Ergänzend wird auf die Ausführungen in Ziffer III.1.1 zur Stellungnahme der Stadt Cuxhaven Bezug genommen. Städtebaulich wird aufgrund der Stellungnahme der Stadt Cuxhaven die anliegende Bebauung des "Tamms Weges" und des "Wolfenbütteler Weges" sowie die „unmittelbar nördlich und südlich anliegende Bebauung der Papenstraße“ als Gemengelage eingestuft. Diese Einschätzung der Stadt Cuxhaven wird vom GAA Cuxhaven gemäß Stellungnahme vom 16.05.2019 ausdrücklich geteilt.

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 nach Ermessensausübung der Stadt Cuxhaven 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.

Erforderlich ist der Nachweis, dass durch die „neu“ hinzukommenden Geräuschimmissionen durch den Bau der Liegeplätze 5 bis 7 keine Verschlechterung der Geräuschsitu-

ation eintritt. Dies wäre bezogen auf die hier am stärksten betroffenen Beurteilungspunkte (A) und (B)⁷ dann der Fall, wenn ein relevanter Immissionsbeitrag i. S. der diesbezüglichen Regelungen nach Nr. 3.2.1 der TA Lärm (Nicht-Relevanzkriterium) ausgeschlossen werden kann. Das so genannte Nicht-Relevanzkriterium wurde jedoch bereits im Hinblick auf die Geräuschimmissionen des Europakais (Liegeplatz 4) angewendet. Eine mehrfache Anwendung des Nicht-Relevanzkriteriums würde in Summe zu einer unzulässigen Überschreitung der jeweils maßgeblichen Immissionsrichtwerte führen („Windhundprinzip“) und ist daher nicht zulässig. Der Gutachter ist daher zutreffend davon ausgegangen, dass im vorliegenden Fall nachgewiesen werden muss, dass die hier maßgeblichen Beurteilungspunkte nicht mehr im Einwirkungsbereich der hier zu beurteilenden „Anlagen“ (der Liegeplätze 5 bis 7) liegen. Dies ist regelmäßig dann der Fall, wenn die jeweils zu beachtenden Immissionsrichtwerte um mindestens 10 dB(A) unterschritten werden. In der schalltechnischen Berechnung wurde dargelegt, dass die beim Regelbetrieb des Liegeplatzes zu erwartenden Geräuschimmissionen den für Mischgebiete zugrunde zulegenden Immissionsgrenzwert tags um mindestens 20 dB(A) und nachts um mehr als 10 dB(A) unterschreiten. Damit liegt die Wohnbebauung gemäß Nr. 2.2 TA-Lärm nicht mehr im Einwirkungsbereich der zu betrachtenden Anlage.

Soweit im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens höchstzulässige flächenbezogene Schall-Leistungspegel (Emissionskontingente) festgeschrieben werden sollen, werden vom schalltechnischen Gutachter folgende flächenbezogene Schall-Leistungspegel (Emissionskontingente) vorgeschlagen und für sinnvoll erachtet: ein Emissionskontingent für die Tageszeit von 65 dB(A) pro m² für alle Liegeplätze und für die Nachtzeit ein Emissionskontingent von 57 dB(A) pro m² für den Liegeplatz 6 sowie von 58 dB(A) pro m² für die Liegeplätze 5 und 7. Die Planfeststellungsbehörde hält die vom Gutachter vorgeschlagene Kontingentierung für angemessen. Auch das GAA Cuxhaven hat eine Lärmkontingentierung in der dargestellt Weise angeregt. Die Antragstellerin hat im Anhörungsverfahren zugesagt, die Emissionskontingente in die Betreiberausschreibung zu übernehmen (vgl. Zusage in Ziffer I.5.2.2). Im Erörterungstermin hat die Stadt Cuxhaven angekündigt, entsprechende Kontingente auch in den Bebauungsplan aufzunehmen, der nach Inkommunalisierung aufgestellt wird.

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

⁷ Heft 6, Schalltechnisches Gutachten, Bonk-Maire-Hoppmann GbR vom 25.03.2019, Anlage 1: Übersichtsplan Vorbelastung, Beurteilungspunkte

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 bis 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.

Die Rechenergebnisse im lärmtechnischen Gutachten zeigen, dass der Geräuschanteil der Schlagrammen bei weitem pegelbestimmend ist. Ohne oder mit vermindertem Einsatz von Schlagrammen ist eine deutliche Pegelminderung zu erwarten.

Die Berechnungen für die Geräuschbelastung während der Bauzeit tagsüber wurden mit Überlagerung unterschiedlicher Geräuschimmissionen berücksichtigt. Im Ergebnis kommt der Gutachter zu dem Ergebnis, dass aufgrund des großen Abstandes zwischen dem Plangebiet und der nächstgelegenen Wohnbebauung der Immissionsrichtwert bei allen Bautätigkeiten eingehalten bzw. unterschritten wird. Sollten während der Bauphase, beim Einsatz einer Schlagramme, an einem Liegeplatz die zu beachtenden Richtwerte der AVV Baulärm um bis zu 5 dB(A) überschritten werden, sind Maßnahmen zur Lärminderung erforderlich. In diesem Fall wird der „Toleranzbereich“ eingehalten. Während der Zeiträume ohne Einsatz einer Schlagramme, mit den übrigen Bautätigkeiten, werden die Immissionsrichtwerte der AVV deutlich unterschritten.

Das Gutachten setzt voraus, dass sich die Bautätigkeiten auf die Beurteilungszeit tags beschränken, wobei abweichend von den Regelungen der TA Lärm, in der AVV Baulärm der Tageszeitraum auf die Teilzeit zwischen 7.00 und 20.00 Uhr beschränkt ist. Dies ist bei der Durchführung der Bautätigkeiten entsprechend zu berücksichtigen. Soweit Bautätigkeiten betriebsbedingt in der Nachtzeit ausgeführt werden müssen, sind diese unter schalltechnischen Gesichtspunkten zulässig, wenn der nach AVV Baulärm zulässige Immissionsrichtwert nachts eingehalten wird. Auf die Nebenbestimmung in Ziffer I.5.1.5.2 wird Bezug genommen.

Nach § 74 Abs. 2 S. 2 VwVfG sind dem Antragsteller Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind. Dem Antragsteller wurde in Nebenbestimmung I.5.1.5.1 aufgegeben, ausschließlich Baumaschinen und Baufahrzeuge einzusetzen, die bezüglich Lärmemissionen und Erschütterungen den aktuellen Normen nach DIN oder sonstigen normengleichen Regelungen entsprechen. Zur Minimierung von Sand- und Staubimmissionen hat die Antragstellerin geeignete Maßnahmen zu ergreifen (z. B. Befeuchtung von staubemittierenden Flächen und Fahrwegen, Reinigung von Fahrwegen etc.). Auf Ziffer I.5.1.5.3 wird verwiesen.

Eine abwägende Betrachtung unter Berücksichtigung der Lärmzunahme durch den Lückenschluss einschließlich seines Baus und seines Regelbetriebs einerseits und der für das Vorhaben sprechenden Gründe, nämlich den bedarfsgerechten Ausbau des Seehafenstandortes Cuxhaven andererseits, führt in dem vorliegenden Verfahren zu dem Ergebnis, dass die für die Verwirklichung des Vorhabens sprechenden Gründe den Vorrang verdienen und Belange des Immissionsschutzes nicht entgegenstehen.

II.3.4 Belange des Küstenschutzes, der Wasserrahmenrichtlinie, der Meeresstrategie-rahmenrichtlinie sowie Ausbaugrundsätze bei Gewässerausbaumaßnahmen

Die Belange des Küstenschutzes und der Wasserwirtschaft stehen dem Vorhaben nicht entgegen. Die gesetzlichen Anforderungen an den Ausbau von Gewässern gemäß §§ 68 Abs. 3 WHG, 107 NWG i. V. m. den einschlägigen Vorschriften des Wasserrechts werden von dem Vorhaben eingehalten.

II.3.4.1 Belange des Küstenschutzes; Sturmflutsicherheit

Die festgestellte Planung ist mit den Belangen des Küstenschutzes vereinbar.

Die Hafenerweiterungsflächen zwischen Europakai und Offshore-Basishafen befinden sich im Deichvorland. Zum Schutz vor Überflutungen wird die Kaikante in Anlehnung an den Liegeplatz 4 auf eine Höhe von NN +6,25 m gebaut. Die Kaihöhe des Liegeplatz 8 beträgt NN + 6,50 m. Im Bereich des Liegeplatzes 7 muss ein Höhenversatz von NN + 6,25 m auf NN + 6,50 m erfolgen. Die Planung sieht vor, den Deich im Bereich der Liegeplätze 6 und 7 bis zur Rampenüberfahrt auf einer Länge von ca. 560 m in der Höhe zu reduzieren (von maximal 8,33m auf 6,90m).

Die Forschungsstelle Küste des NLWKN Betriebsstelle Norden-Norderney hat mit Schreiben vom 22.11.2016 eine gutachterliche Stellungnahme zur rechnerischen Bestickhöhe der Hauptdeichlinie unter Berücksichtigung der Liegeplätze 5 bis 7 abgegeben.⁸ Im Bereich der Liegeplätze 5-7 (Deich-km 485,4 bis 486,5) steigt der Bemessungswasserstand von NHN + 6,34 m auf NHN +6,36 m. Da die geplanten massiven Kaiflächen den Bemessungszeitraum von 100 Jahren schadlos überdauern werden, hat die Forschungsstelle Küste den dämpfenden Einfluss auf den Seegang berücksichtigt. Die geplanten Kaiflächen vor dem Hauptdeich haben eine Höhe von NHN +6,25 m bei Liegeplatz 5 und 6 und bei Liegeplatz 7 eine Höhe von NHN +6,50 m. Unmittelbar an der Kaikante werde der aus der Elbe einschwingende Seegang gebrochen. Liegeplatz 7 liegt oberhalb des Bemessungswasserstandes, dort werde sich nur das über die Kaikante überlaufende Wasser ausbreiten, weswegen für den Deich die Mindesthöhe ausreichend ist. Die Liegeplätze 5 und 6 liegen 9 - 11 cm unterhalb des Bemessungswasserstandes. Diese Flächen werden also überströmt, jedoch würden die Wellen durch die im Sturmflutfall nordwestliche Windrichtung nicht erneut angefacht. Voraussetzung

⁸ Siehe Heft 9 der Planunterlagen

für die hier berechnete Sturmflutsicherheit sind die dem Deich vorgelagerten Liegeplätze 5 bis 7. Für die Abwägung erheblich ist daher der Umstand, dass die vorgelagerten Kaianlagen das Hinterland dadurch schützen, dass sie den Seegang stark brechen bzw. reduzieren und dadurch den Wellenauflauf bzw. Wellenüberlauf minimieren.

Insbesondere der Cuxhavener Deichverband hat darauf hingewiesen, dass eine solche Umgestaltung des Deiches nur erfolgen dürfe, sofern die hafenspezifischen Nutzungsansprüche dies rechtfertigen. Nach den technischen Regelwerken ist grundsätzlich ein durchgehender grüner Deich ohne Einbauten und Übergänge anzustreben. Bei der hier festgestellten Hafenausbauplanung hat die Antragstellerin dargelegt, dass geräumige Vorstaufflächen direkt an der Kaianlage sowie ein unmittelbarer Anschluss an die Gewerbeflächen eine extrem hohe Bedeutung für die Hafennutzung haben. Auf die Ausführungen zur Variantenwahl in Ziffer II.3.2 wird Bezug genommen. Durch den unmittelbaren Anschluss des kompletten Terminalbereichs, ohne die Trennung durch einen Grünbereich, ergeben sich für den Hafenbetrieb auf der Terminalfläche enorme Vorteile. Der Bereich des Binnendeichs hinter Liegeplatz 6 und 7 wird so angeglichen, dass die Hinterlandfläche (ca. 135.000 m²) als Hafenumschlagsfläche mitgenutzt werden kann. Durch die höhengleiche Anbindung an die Vorlandfläche ist auch ein Anschluss an die Hafenbahn gegeben, so dass die Flächen effektiv und optimal genutzt werden können. Vorteile ergeben sich auch für das Lagern und den Transport als weitere wichtige Bestandteile der Hafenlogistik. Gäbe es lediglich eine Überfahrt, so schränkt dies die Flexibilität bei der Flächennutzung erheblich ein.

Im Planfeststellungsverfahren hat der Cuxhavener Deichverband die Frage aufgeworfen, wie sich künftige Erhöhungen des Bemessungswasserstandes und der Bestickfestsetzung auswirken. Mit Wegfall des grünen Deichs aus hafenspezifischen Gründen sei die sonst relativ einfach durchzuführende Nacherhöhung künftig nicht mehr möglich. Hier hat die Antragstellerin zugesagt, bei einer zukünftig erforderlichen Deicherhöhung in diesem Bereich eine technische Lösung im Einvernehmen mit dem Cuxhavener Deichverband umzusetzen und dafür auch die Kosten zu übernehmen. Als technische Lösung kommt im Falle einer späteren Deicherhöhung eine Spundwand mit Betonholm (Hochwasserschutzwand) in der Trasse der Alten Deichkrone in Betracht. Diese Wand würde mit mehreren Deichscharten versehen.

Die Sicherstellung des Küstenschutzes während der Bauzeit ist aufgrund der Maßgaben im Erläuterungsbericht (u. a. bauzeitliche Regelungen) und den verfügbaren Nebenbestimmungen in diesem Beschluss gewährleistet, d. h. eine bauzeitliche Verschlechterung des vorhandenen Küstenschutzes ergibt sich nicht.

In die Abwägung hat die Planfeststellungsbehörde den Belang Küstenschutz mit einem sehr hohen Gewicht eingestellt. Die Feststellung der beantragten Umgestaltung des Deiches konnte nur erfolgen, weil im Zuge der Anhörung zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde dargelegt wurde, dass auch die festgestellte Ausbauvariante die Deichsicherheit in vollem Umfang herstellt.

II.3.4.2 Belange der Wasserrahmenrichtlinie

Die Gewässerbewirtschaftung und der Gewässerschutz werden seit dem 22. Dezember 2000 durch die Europäische Wasserrahmenrichtlinie 2000/60/EG (WRRL) und das in ihrer

Folge novellierte Wasserhaushaltsgesetz (WHG) vom 31. Juli 2009 geregelt. Ein zentrales Element ist die koordinierte Bewirtschaftung innerhalb von Flusseinzugsgebieten. Ausbaumaßnahmen an oberirdischen Gewässern müssen sich gemäß § 107 NWG an den Bewirtschaftungszielen des § 27 WHG für oberirdische Gewässer 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 Verschlechterung ihres ökologischen und chemischen Zustandes vermieden wird und ein guter ökologischer und chemischer Zustand erhalten oder erreicht wird (§ 27 Abs.1 WHG). Die als künstlich oder erheblich verändert eingestuft oberirdischen Gewässer sind so zu bewirtschaften, dass eine Verschlechterung ihres ökologischen Potenzials und ihres chemischen Zustandes vermieden wird und ein gutes ökologisches Potenzial und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden (§ 27 Abs. 2 WHG). Grundlage für die Beurteilung sind die Bewirtschaftungspläne und Maßnahmenprogramme, hier für die Flussgebietseinheit Elbe. Im November 2015 wurden der Bewirtschaftungsplan (BWP) und das Maßnahmenprogramm für den Bewirtschaftungszeitraum 2016 bis 2021 veröffentlicht (FGG ELBE 2015a).

Der geplante Lückenschluss liegt im Übergangsgewässer der Tideelbe. Im aktuell gültigen BWP für das Flussgebiet Elbe (Bewirtschaftungszeitraum 2016 bis 2021) wird die Tideelbe⁹ als Übergangsgewässer beschrieben und als "erheblich verändert" (Heavily Modified Waterbody = HMWB) eingestuft. Damit sind als Ziele der Bewirtschaftungsplanung das gute ökologische Potenzial und der gute chemische Zustand zu erreichen (vgl. § 27 Abs. 2 Nr. 2 WHG). Im aktuellen Bewirtschaftungszeitraum verfügt das Elbe-Übergangsgewässer insgesamt über ein mäßiges ökologisches Potenzial. Die bewertungsrelevanten biologischen Qualitätskomponenten "Makrophyten", "benthische Wirbellosenfauna" sowie die "Fischfauna" werden ebenfalls als mäßig eingestuft. Da keine der biologischen Qualitätskomponenten in die niedrigste Klasse ("schlecht") eingestuft wurde, war zu überprüfen, ob es vorhabenbedingt zu einem Wechsel einer oder mehrerer Potenzialklassen kommt.

Durch den Bau der geplanten Kaianlagen sowie der Ausbaggerung der Liegewannen und der Hafenzufahrt kommt es zu einer signifikanten lokalen Verschlechterung der unterstützenden Qualitätskomponente "Morphologie". Es handelt sich dabei jedoch um einen schon durch die bisherige Hafennutzung stark beeinträchtigten Bereich.

Mögliche Auswirkungen auf die angrenzenden Küstengewässer „Westliches Wattenmeer der Elbe“ (DE_CW_N4_5900_01), „Außenelbe Nord“ (DE_CW_N3.5000.01.04) und „Hakensand“ (DE_CW_N4.5000.04.02) wurden ergänzend im „Fachbeitrag Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie und Ergänzung des WRRL-FB in Bezug auf die Küstengewässer“¹⁰ betrachtet. Es wurde dargestellt, dass eine Betroffenheit von Qualitätskomponenten der WRRL sowie des chemischen Zustands in den Küstengewässern aufgrund der geringen Wirkradien der vorhabenbedingten Wirkfaktoren überwiegend auszuschließen ist. Vorhabenbedingt könnte es potentiell lediglich aufgrund von Einschleppung nicht-einheimischer Arten zu einer Verschlechterung des Zustands der QK Benthische wirbel-

⁹ OWK T1.5000.01, km 654,9-727,0

¹⁰ Heft 11 der festgestellten Planunterlagen

lose Fauna in den Küstengewässern kommen. Als wirksames Instrument zur Verhinderung der Einschleppung von nicht-einheimischen Arten durch die Schifffahrt dient seit 2017 das „Ballastwasser-Übereinkommen“. Aufgrund des vergleichsweise geringen zu erwartenden vorhabenbedingten zusätzlichen internationalen Schiffsverkehrs und dem Wirken des Ballastwasser-Übereinkommens, ist mit einer zusätzlichen anthropogenen Einschleppung von nicht-einheimischen Arten durch den geplanten Lückenschluss nicht zu rechnen.

In Heft 10 Ziffer 11¹¹ der Planunterlagen setzt sich die Antragstellerin in einem Fachbeitrag mit der Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Bewirtschaftungszielen für das Übergangsgewässer der Tideelbe auseinander. Nach der Identifizierung des Oberflächenwasserkörpers und dessen Beschreibung werden der Ist-Zustand der Qualitätskomponenten zur Einstufung des ökologischen Zustands bzw. des guten ökologischen Potentials sowie der aktuelle chemische Zustand als Vergleichszustand dargestellt. Mit der Beschreibung der möglichen nachteiligen Veränderungen erfolgt die Bewertung dieser im Hinblick auf das Verschlechterungsverbot und auf die Vereinbarkeit mit den Bewirtschaftungszielen. Dabei wird auf die Gefährdung der Zielerreichung, den Verstoß gegen das Verbesserungsgebot und die phasing out-Verpflichtung eingegangen.

Die Gutachter kommen zu dem Ergebnis, dass bei Einhaltung der Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen eine negative Beeinflussung von weiteren Bereichen der Tideelbe auszuschließen ist. Als Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen sind insbesondere Bauzeitenbeschränkungen von Mitte März bis Ende Mai sowie der Einsatz von Vibrationsrammen zu nennen.

Folgende relevante Wirkfaktoren der Hafenausbaumaßnahmen wurden bei der Beurteilung berücksichtigt:

Baubedingte Wirkfaktoren

- Erschütterung durch Rammungen
- Stoffliche Emissionen des Baubetriebs

Anlagebedingte Wirkfaktoren

- Dauerhaften Flächenüberformung
- Einbringung von Hartsubstrat

Betriebsbedingte Wirkfaktoren

- Gewässertrübung durch Unterhaltung und Schiffe

Der im Vergleich zum gesamten Oberflächengewässer betroffene, kleine Lebensraumverlust führe dabei nicht zu einer Verschlechterung der biologischen Qualitätskomponenten. Die bau-, anlage- und betriebsbedingten Wirkfaktoren beschränkten sich auf die Ausdehnung des Übergangsgewässers, sodass eine Betroffenheit weiterer Wasserkörper ausgeschlossen werden könne. Eine eventuelle Freisetzung von im Sediment gebundenen Schadstoffen bleibe durch den Einsatz geeigneter Baumaßnahmen gering. Eine messbare Erhöhung der Konzentrationen von bewertungsrelevanten Schadstoffen im Wasser sei nicht zu erwarten. Es komme somit ebenfalls nicht zu einer Verschlechterung des chemischen Zustands. Darüber hinaus gefährde das Vorhaben nicht die für

¹¹ UVP-Bericht Ziffer 11: Untersuchung der Verträglichkeit mit der Wasserrahmenrichtlinie

die Zielerreichung festgesetzten grundlegenden und ergänzenden Maßnahmen für dieses Flussgebiet. Dieses Ergebnis ist nachvollziehbar dargelegt und die Planfeststellungsbehörde folgt dieser Einschätzung. Die aus Sicht der Planfeststellungsbehörde zutreffenden Ausführungen der Gutachter lassen keine Zweifel daran, dass die Zielerreichung des guten ökologischen Potenzials sowie des chemischen Zustands des Wasserkörpers nicht gefährdet sind.

Die Bewirtschaftungsziele für das Grundwasser sind in Art. 4 WRRL und § 47 WHG aufgeführt. Danach ist das Grundwasser so zu bewirtschaften, dass eine Verschlechterung seines mengenmäßigen und seines chemischen Zustands vermieden wird, alle signifikanten und anhaltenden Trends ansteigender Schadstoffkonzentrationen aufgrund der Auswirkungen menschlicher Tätigkeiten umgekehrt werden, ein guter mengenmäßiger und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden. Dabei gehört zu einem guten mengenmäßigen Zustand insbesondere ein Gleichgewicht zwischen Grundwasserentnahme und Grundwasserneubildung.

Aufgrund der Versiegelung und Abtrennung des Eingriffsbereichs sind Einträge von Schadstoffen in das Grundwasser nur in äußerst geringem Umfang zu erwarten¹². Eine messbare Erhöhung der Schadstoffkonzentrationen im Grundwasser kann ausgeschlossen werden.

II.3.4.3 Belange der Meeresstrategierahmenrichtlinie

Der planfestgestellte Hafenausbau ist auch mit den Zielen der Meeresstrategierahmenrichtlinie (MSRL) vereinbar.

Die Vorgaben zur Bewirtschaftung der Meeresgewässer gemäß der MSRL sind in deutsches Recht im WHG in den §§ 45a bis 45l umgesetzt worden. Nach § 45a Abs. 1 WHG sind die Meeresgewässer so zu bewirtschaften, dass

- eine Verschlechterung ihres Zustands vermieden wird und
- ein guter Zustand erhalten oder spätestens bis zum 31. Dezember 2020 erreicht wird.

Der Vorhabenbereich gehört nicht zum Meeresgewässer i. S. d. § 3 Abs. 2a WHG. Dieses umfasst die Küstengewässer sowie die Gewässer im Bereich der deutschen ausschließlichen Wirtschaftszone und des Festlandssockels. Das oberirdische Gewässer Elbe wird seeseitig begrenzt durch eine Verbindungslinie zwischen der Kugelbake bei Döse und der westlichen Kante des Deichs des Friedrichskoogs (Dieksand) in Schleswig-Holstein¹³. Der Ausbaubereich gehört somit zum oberirdischen Gewässer und noch nicht zum Küstengewässer. Die Übergangsgewässer i. S. d. Wasserrahmen-RL¹⁴ sind vom räumlichen Anwendungsbereich der MSRL und der Bewirtschaftung der Meeresgewässer nach §§ 45a bis 45l WHG nicht erfasst. Dies sind die Oberflächengewässer in der Nähe von Flussmündungen, die aufgrund ihrer Nähe zu den Küstengewässern einen

¹² Vgl. Heft 10, Ziffern 6.8.3.1 und 11.3.2

¹³ Vgl. Ziffer 9 der Anlage zu § 1 Abs. 1 Nr. 1 WaStrG

¹⁴ Art. EWG_RL_2000_60 Artikel 2 Nr. EWG_RL_2000_60 Artikel 2 Nummer 6

gewissen Salzgehalt aufweisen, aber im Wesentlichen von Süßwasserströmungen beeinflusst werden. Gleichwohl sind aus Gründen der Vermeidung von Doppelarbeit und Widersprüchlichkeiten Maßnahmen in diesen Gewässern bei der Bewertung des Zustands der Meeresgewässer nach § 45c Abs. 2 S. 2 WHG zu berücksichtigen.¹⁵

Die Antragstellerin hat einen Wasserrechtlicher Fachbeitrag zur Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Zielen der MSRL vorgelegt. In diesem Fachbeitrag wird die wasserrechtliche Bewertung in Bezug auf die kleinste räumliche Bewertungseinheit „Küstengewässer- Wasserkörper“ durchgeführt, wobei diejenigen Wasserkörper betrachtet werden, die direkt an das Elbe-Übergangsgewässer angrenzen.

Die Prognose und Bewertung der Auswirkungen des festgestellten Vorhabens in diesem Fachbeitrag auf die wesentlichen Merkmale und Eigenschaften sowie Belastungen kommt nachvollziehbar zu dem Ergebnis, dass das Vorhaben den aktuellen Umweltzustand des Meeresgewässers Deutsche Nordsee nicht verschlechtert.

Eine direkte Betroffenheit von Gewässern, die durch die MSRL abgedeckt werden, liegt nicht vor. Bei den nächstgelegenen Küstengewässern handelt es sich um das „Westliche Wattenmeer der Elbe“ (DE_CW_N4_5900_01), die „Außenelbe Nord“ (DE_CW_N3.5000.01.04) und „Hakensand“ (DE_CW_N4.5000.04.02). Die geringste Entfernung zu den Küstengewässern beträgt ca. 5 km.

Die folgenden Wirkfaktoren des Vorhabens haben die Gutachter einer Relevanzprüfung unterzogen:

Flächeninanspruchnahme, Akustische Emissionen und Erschütterungen, Optische Emissionen sowie stoffliche Emissionen, Veränderungen der Strömungsverhältnisse, Gewässertrübung durch Sedimentumlagerung, Sedimentation sowie den Eintrag von nicht-einheimischen Arten.

Es wurde dargestellt, dass eine Betroffenheit von Qualitätskomponenten der WRRL sowie des chemischen Zustands in den Küstengewässern aufgrund der geringen Wirkradien der vorhabenbedingten Wirkfaktoren überwiegend auszuschließen ist.

Da ein Verstoß gegen das Verschlechterungsverbot und das Verbesserungsgebot im Hinblick für die kleinste räumliche Bewertungseinheit „Küstengewässer- Wasserkörper“ ausgeschlossen werden konnte, ist entsprechend auch in den großräumigeren Bewertungseinheiten bzw. dem gesamte Meeresgewässer Deutsche Nordsee die Einhaltung der Bewirtschaftungsziele gewährleistet.

Die Ausführung der Gutachter im Fachbeitrag zur MSRL sind nachvollziehbar und überzeugend. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Wertungen an. Die Auswirkungen der Hafenausbaumaßnahmen gefährden nicht das Ziel, einen guten Umweltzustand zu erreichen, wie er durch die Deskriptoren beschrieben wird (vgl. Heft 11, Kap. 6.2). Das Vorhaben gefährdet weiterhin nicht die Erreichung der sieben Umweltziele und der damit verbundenen operativen Umweltziele. Die Maßnahmen des MSRL-Maßnahmenprogramms, die zur Erreichung der Umweltziele festgelegt wurden, werden nicht beeinflusst und können weiterhin umgesetzt werden (vgl. Heft 11, Kap. 6.3)

¹⁵ Vgl. BT-Drs. 17/6055, 19; BeckOK Umweltrecht, Giesberts/Reinhardt, Stand 01.07.2019, § 45a WHG, Rd-Nr. 10

II.3.4.4 Ausbaugrundsätze bei Gewässerausbaumaßnahme (§§ 67 und 68 Abs. 3 WHG)

§ 67 Abs. 1 WHG fordert darüber hinaus, dass Gewässer so auszubauen sind, dass die natürlichen 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. Nach § 68 Abs. 3 Ziffer 1 WHG darf der Plan nur festgestellt oder genehmigt 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. Bei den in § 68 Abs. 3 WHG geregelten Voraussetzungen handelt es sich um materiell-rechtliche Zulassungsschranken, d. h. liegen diese Voraussetzungen nicht vor, so stellt dies einen Versagungsgrund dar. Diese wasserrechtlichen Anforderungen erfüllt das Vorhaben ausweislich der planfestgestellten Unterlagen bei der Beachtung der für erforderlich gehaltenen und verfügbaren Nebenbestimmungen. Eine erhebliche und dauerhafte, nicht ausgleichbare Erhöhung der Hochwassergefahr ist mit dem Hafenausbauvorhaben nicht verbunden. Auch eine Zerstörung natürlicher Rückhalteflächen erfolgt nicht.

II.3.5 Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)

II.3.5.1 Vorbemerkungen

Die Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) und dem Niedersächsischen Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (NUVPG) soll Umweltbelange berücksichtigungsfähig machen, so dass sie angemessen in die Gesamtabwägung eingebracht werden können. Die Bewertung hat auf Grundlage einer „Zusammenfassenden Darstellung der Umweltauswirkungen“ (§ 24 UVPG) zu erfolgen und berücksichtigt diese Bewertung bei der Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge nach Maßgabe gesetzlicher Umwelanforderungen der Fachgesetze (§ 25 UVPG).

Für die Durchführung der Verfahrensschritte nach §§ 24 und 25 UVPG sind insbesondere die nachfolgend dargelegten Unterlagen / Quellen ausgewertet worden.

- Unterlagen der Trägerin des Vorhabens (§ 16 UVPG); insbesondere: Untersuchung zur Umweltverträglichkeit (UVP-Bericht), FFH-Verträglichkeitsuntersuchung (FFH-VU), Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag (AFB) und Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie (WRRL)

Die UVP ist kein eigenständiges Verfahren, sondern ein unselbständiger Teil des Planfeststellungsverfahrens. Sie befasst sich mit der Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen des Vorhabens auf die im Folgenden benannten Schutzgüter:

1. Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit,
2. Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt,

2. Fläche, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft,
3. kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter sowie
4. die Wechselwirkung zwischen den vorgenannten Schutzgütern.

Unmittelbare und mittelbare Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter schließen auch solche Auswirkungen mit ein, die aufgrund von dessen Anfälligkeit für schwere Unfälle oder Katastrophen für das Vorhaben relevant sind (vgl. § 2 UVPG Abs. 2).

Die Bearbeitung dieser Schutzgüter erfolgt grundsätzlich in den nachfolgend genannten zwei Schritten:

Schritt 1: Zusammenfassende Darstellung – Beschreibung nach Angaben der Vorhabenträgerin (§ 24 UVPG)

- Kurzbeschreibung möglicher Auswirkungen durch schwere Unfälle oder Katastrophen (vorangestellt)
- Kurzbeschreibung der Untersuchungsmethodik und der Ist-Situation
- Kurzbeschreibung der anlage-, bau- und betriebsbedingten Umweltauswirkungen
- Kurzbeschreibung der vorgesehenen Schutzmaßnahmen

Schritt 2: Mediale Bewertung der Umweltauswirkungen – Bewertung durch die Planfeststellungsbehörde (§ 25 UVPG)

- 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 (§25 UVPG) berücksichtigten Bewertungsmaßstäbe sind den einzelnen Schutzgütern zugeordnet und werden dort auch detailliert aufgeführt.

Da das Vorhaben in der Nähe mehrerer Natura 2000-Gebiete liegt und die festgestellten Kompensationsmaßnahmen teilweise in Natura 2000 Gebieten umgesetzt werden, erfolgt darüber hinaus eine Prüfung der Verträglichkeit des Vorhabens mit den Erhaltungszielen der Natura 2000-Gebiete gemäß § 34 Abs. 1 BNatSchG (FFH-Verträglichkeitsprüfung). Zur Berücksichtigung artenschutzrechtlicher Belange wurde von der Antrag-

stellerin eine Unterlage für die artenschutzrechtliche Prüfung vorgelegt (Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag). Für die Abarbeitung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung wurde ein Landschaftspflegerischer Begleitplan aufgestellt. Die Ergebnisse dieser Gutachten und deren Prüfung sind in der folgenden Umweltverträglichkeitsprüfung berücksichtigt und werden unter II.3.5 ff. dargelegt.

II.3.5.2 Vorhabenbeschreibung

II.3.5.2.1 Anlass

Die Niedersachsen Ports GmbH & Co KG, Niederlassung Cuxhaven, plant im Zuge des Ausbaus des Hafens der Stadt Cuxhaven zum Offshore-Basishafen die Errichtung der Liegeplätze 5-7 in Höhe des Elbe-Kilometers 723. Die Anlage wird im Wesentlichen aus einer ca. 28 ha großen „Terminalfläche“ und einem 1.195 m langen annähernd stromparallelen Kaibauwerk zuzüglich einer Verbindungswand mit 62 m zum Liegeplatz 8 bestehen.

II.3.5.2.2 Kurzbeschreibung der beantragten Baumaßnahme

Zu dieser Erweiterung gehören im Wesentlichen:

- Rückbau von vorhandenen Uferbefestigungen und Stacks
- Herstellung von drei Liegewannen und der wasserseitigen Zufahrten durch Vertiefung der Elbsohle
- Bau einer 28 ha großen Lager- und Betriebsfläche durch Aufspülung und Befestigung
- Bau eines 1.195 m langen Kaibauwerks zuzüglich einer Verbindungswand mit 62 m zum Liegeplatz 8
- Bau von Ver- und Entsorgungseinrichtungen (z.B. Oberflächenentwässerung, Löschwasserversorgung, Beleuchtung)
- Herstellung eines neuen Gates
- Umgestaltung eines Deichbereichs

Die genaue Beschreibung der beantragten neuen Anlagen kann Ziffer II.1 dieses Beschlusses sowie den Planunterlagen (Heft 1, S. 38 ff.) entnommen werden. Die Bauzeit erstreckt sich voraussichtlich über dreieinhalb Jahre.

II.3.5.2.3 Alternativen und Varianten

Eine Beschreibung von vernünftigen Alternativen nach § 16 Absatz 1 Satz 6 UVPG auf überregionaler Ebene entfällt in diesem Fall, da innerhalb der Raumordnung bereits eine Standortentscheidung für den Cuxhavener Standort getroffen wurde. Vorort bietet sich der Lückenschluss an. Eine Beschreibung der wichtigsten, von der Antragstellerin geprüften vier unterschiedlichen Gestaltungsvarianten und die Angabe der wesentlichen Auswahlgründe der Variante 4 ist in den Planunterlagen enthalten.

Den Anforderungen des § 16 Abs. 1 Nr. 6 UVPG ist somit Rechnung getragen.

Im Rahmen dieser Darstellung und Bewertung gemäß § 24 und 25 UVPG werden die Varianten nicht detailliert dargestellt und bewertet. Auf die Ausführungen unter Ziffer II.3.2 wird verwiesen.

II.3.5.3 Beschreibung von Umweltauswirkungen (§ 24 UVPG)

II.3.5.3.1 Beschreibung der Risiken des Vorhabens infolge seiner Anfälligkeit für schwere Unfälle und Katastrophen einschließlich der Folgen des Klimawandels

(vgl. Planunterlage, Heft 10, S. 38 ff.)

II.3.5.3.1.1 Untersuchungsmethodik:

Für das geplante Vorhaben sind bedeutsame Risiken auf einer generellen Ebene ermittelt und mögliche schwere Unfälle und Katastrophen identifiziert worden, die gegebenenfalls zu erheblichen nachteiligen Umweltwirkungen führen können. Dazu sind Abschätzungen auf Basis von Erfahrungen mit bestehenden Hafenanlagen vorgenommen worden.

Zur Orientierung wurden die Kriterien der Störfallverordnung für eine ernste Gefahr herangezogen. In Anlehnung daran besteht in folgenden Fällen das Risiko für einen schweren Unfall oder eine Katastrophe:

- das Leben von Menschen ist bedroht oder es kann zu schwerwiegenden Gesundheitsbeeinträchtigungen von Menschen kommen,
- die Gesundheit einer großen Zahl von Menschen kann beeinträchtigt werden,
- die übrigen Umweltschutzgüter können so geschädigt werden, dass die Veränderung ihres Bestandes oder ihrer Nutzbarkeit das Gemeinwohl beeinträchtigen würde.

II.3.5.3.1.2 Umweltauswirkungen

Unfall- und Katastrophengefahren gehen weniger von der Existenz der Hafenanlagen, sondern vom Hafenbetrieb mit Schiffs- und Kfz-Verkehr, Be- und Entladetätigkeiten sowie Lagerung von Umschlaggütern und Betriebsstoffen aus. Als mögliche Ursachen und Typen in der Bau- und Betriebsphase werden die im Folgenden aufgezählten Ereignisse beschrieben:

- Schiffskollisionen und Havarien
- Brände und Explosionen (auf dem Betriebsgelände oder den Schiffen)
- Landseitige Verkehrsunfälle (auf dem Betriebsgelände, im Bereich Hermann-Honnef-Straße, Neufelder Straße, Kreisel und Autobahn 27)
- Überflutung des Hafenbetriebsgeländes (ggf. durch die Folgen des Klimawandels)
- Unfälle beim Be- und Entladen oder Lagern von Gütern
- Leckagen
- Sekundäreffekte von Unfällen (z.B. optische und akustische Beunruhigungen durch Rettungs-, Brandbekämpfungs-, Bergungs-, Aufräum- und Sanierungsmaßnahmen)

Die ermittelten unfall- und katastrophenbedingten Wirkfaktoren, die bei schweren Unfällen und Katastrophen und infolge von Gegenmaßnahmen auftreten können (mechanische Einwirkungen, stoffliche Emissionen, energetische Einwirkungen sowie optische und akustische Beunruhigungen) wurden für die einzelnen Schutzgüter jeweils mitbetrachtet. Dabei wird darauf hingewiesen, dass während für die bau-, anlagen- und betriebsbedingten Wirkfaktoren ein tatsächliches Auftreten anzunehmen ist, das Auftreten der unfall- und katastrophenbedingten Wirkfaktoren weder unbedingt erwartet werden noch gänzlich ausgeschlossen werden kann. Weiterhin wird bzgl. Art und Ausmaß der Wirkungen auf die Abhängigkeit von den Umständen des Einzelfalles hingewiesen.

II.3.5.3.1.3 Vorgesehene Schutzmaßnahmen

Schutzmaßnahmen sind für sämtliche der aufgeführten Ereignisse vorgesehen. Exemplarisch gehören dazu:

- die Einhaltung eines ausreichenden Abstands der Kaianlagen vom Fahrwasser-
rand
- eine ausreichende Beleuchtung und Kennzeichnung der Kaianlagen und ihre Aus-
stattung mit Fendern
- ein Brandschutzkonzept
- die Anlage von Entwässerungsanlagen, die es ermöglichen belastetes Oberflä-
chenwasser aufzufangen, zu untersuchen und im Bedarfsfall fachgerecht zu ent-
sorgen
- die Auslegung der Oberflächenentwässerungsanlagen und Regenrückhaltebecken
für Stark- und Dauerregenereignisse
- sowie Betriebs- und Sicherheitskonzepte

II.3.5.3.2 Schutzgut Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit

(vgl. Planunterlage, Heft 10, S. 50 ff.)

II.3.5.3.2.1 Untersuchungsmethodik und Ist-Situation:

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

Es wurden seitens der Vorhabenträgerin folgende Unterlagen zugrunde gelegt:

- Regionales Raumordnungsprogramm des LK-Cuxhaven (Stand 2012)
- Flächennutzungsplan der Stadt Cuxhaven (Stand November 1996)
- sämtliche hafenbezogenen Bebauungspläne
- Schalltechnisches Gutachten zum Planaufstellungsverfahren (Bonk-Maire-Hopp-
mann 2019)
- Internetseiten der Stadt Cuxhaven

II.3.5.3.2.2 Umweltauswirkungen

An baubedingten Auswirkungen sind zu erwarten: Lärmbelastungen (tagsüber), optische Störungen, Erschütterungen sowie Emissionen von Luftschadstoffen und Stäuben.

An betriebsbedingten Auswirkungen werden Lärmemissionen und optische Störungen auftreten.

Es wird davon ausgegangen, dass durch das Vorhaben keine erheblichen Auswirkungen auf die gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse des Menschen durch Erschütterungen, optische, stoffliche oder akustische Emissionen verursacht werden. Diese Einstufung steht für die betriebsbedingten Lärmauswirkungen unter dem Vorbehalt, dass die Wohnbebauung im Bereich "Tamms Weg" und "Wolfenbütteler Weg" als Gemengelage eingestuft wird.

II.3.5.3.2.3 Vorgesehene Schutzmaßnahmen

- Rammarbeiten sollen zum Schutz der Bevölkerung nur am Tag durchgeführt werden.
- Grundsätzlich sollen lärmarme Fahrzeuge und Maschinen entsprechend dem Stand der Technik eingesetzt werden.
- Während der Baumaßnahmen an der geplanten Deichschwelle sollen Big Packs (sandgefüllte Geobags) vorgehalten werden, um im Fall einer Sturmflut die baubedingte Lücke im Deich zu schließen.
- Bei einer heraufziehenden Sturmflut soll das Spülfeld geräumt werden, dabei werden alle Fahrzeuge und Maschinen aus diesem Bereich entfernt.

Kompensationsmaßnahmen sind für das Schutzgut Menschen nicht erforderlich bzw. nicht vorgesehen.

II.3.5.3.3 Schutzgut Tiere

(vgl. Planunterlage, Heft 10, S. 61 ff.)

II.3.5.3.3.1 Untersuchungsmethodik und Ist-Situation:

Brutvögel

Die Erfassung der Brutvögel erfolgte auf den Flächen der geplanten Liegeplätze in Form von acht Tagesbegehungen zwischen Ende März und Anfang Juli 2017. Ergänzend wurden angrenzende für Brutvögel attraktive Flächen betrachtet.

Es wurden 19 Brutvogelarten, allerdings außerhalb der Vorhabenfläche festgestellt. Nach dem standardisierten Verfahren von Behm & Krüger (2013) kommt dem Untersuchungsgebiet nicht einmal eine lokale Bedeutung als Brutgebiet zu. Es wird eine allgemeine bis geringe Bedeutung für Brutvögel dargelegt.

Rastvögel

Die Erfassung der Rastvögel erfolgte in einem Radius von 1000 m um das Planfeststellungsgebiet in Form von 40 Begehungen zwischen Anfang September 2016 und Ende Mai 2017 sowie zwischen Anfang Juli und Anfang September 2017.

Es konnten insgesamt 36 Rastvogelarten nachgewiesen werden. Nach der Methode von Krüger et. al. (2013) kommt dem Untersuchungsgebiet in Bezug auf die Arten Steinwürger und Brandseeschwalbe eine lokale Bedeutung zu, während Sandregenpfeifer und Berghänfling diese nicht ganz erreichten. Für die Arten Flussuferläufer, Kormoran und Flusseeeschwalbe wurde hingegen eine landesweite Bedeutung festgestellt (vgl. Planunterlage, Heft 10, S. 74).

Benthos

Im Rahmen der Erstellung eines Benthos-Gutachtens (MariLim 2017) erfolgte am 17.08.2017 eine systematische, rasterförmige Beprobung der zukünftig erstmals zu baggernden Bereiche nach den Standard-Verfahrensanweisungen des Bund-Länder-Messprogrammes (BLMP 2009). Neben der Entnahme von Kratzproben an den Buhnen, erfolgten die Proben mit Hilfe eines Greifers, eines Stechkastens und eines Sammelrahmens. Die Ermittlung der Flächenwertigkeit erfolgte analog zur Bewertung nach der Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) mit dem M-AMBI Verfahren (Borja et. al. 2000).

Im untersuchten Bereich wurden 41 Arten nachgewiesen, von denen zwei nach der Roten Liste der bodenlebenden wirbellosen Meerestiere als gefährdet eingestuft sind. Für die Schwertmuschel (*Ensis ensis*) liegt mit dem Status 2 eine starke Gefährdung vor, während ein Ringelwurm/Vielborster (*Polygordius appendiculatus*) in der Roten Liste auf der Vorwarnliste geführt wird. Auf S. 87 in der Planunterlage, Heft 10 findet sich eine grafische Darstellung der Bewertung des UG als Benthos-Lebensraum.

Fische

Es wurden seitens der Vorhabenträgerin insbesondere folgende vorhandene Unterlagen zu Grunde gelegt:

- Bestandserfassung für die Errichtung eines Kohlekraftwerks in Brunsbüttel (SCHUBERT 2008)
- Vorhabenbezogene Untersuchungen im Bereich der geplanten Hafenerweiterung (2009)
- UVU Fahrrinnenanpassung Unter- und Außenelbe (IBL & IMS 2007) - ergänzend
- Daten der ARGE Elbe - ergänzend
- Daten der Fischbestandserfassung in der Unterelbe zur Umsetzung der WRRL aus dem Fachinformationssystem (FIS) der FGG Elbe (2015) - ergänzend
- Untersuchungen zur Beweissicherung der Fahrrinnenanpassung im Übergangsgewässer durch das Büro Limnobios (SCHUBERT 2014) - Berücksichtigung

Das geplante Vorhaben befindet sich in der unteren Kaulbarsch-Flunder-Region. Die Artenzusammensetzung für die sich in der Tideelbe überlappenden beiden Fließgewässerregionen mit durchziehenden Wanderfischarten und einem marinen Einfluss ist als gebietstypisch anzusehen (vgl. Planunterlage, Heft 10, S. 89 ff.).

Während der Bereich des geplanten Vorhabens aufgrund der hohen Gesamtartenzahl insgesamt eine hohe Wertigkeit für die Fischfauna hat, wird ihr im direktem Bereich des

Vorhabens eine eingeschränkte bis mittlere Wertigkeit beigemessen. Begründet wird diese Bewertung mit einer eingeschränkten Nutzbarkeit durch die dort vorherrschenden hohen Strömungsgeschwindigkeiten und das Fehlen von Flachwasserzonen.

Marine Säuger

Für die Beschreibung der Bestandssituation der marinen Säuger im Vorhabenbereich wurden verfügbare bestehende Daten verwendet, insbesondere die Ergebnisse von SCANS und MINOS (durch das Bundesumweltministerium gefördertes Projekt, in dem untersucht wurde, ob große Windkraftanlagen in der deutschen Nord- und Ostsee Schweinswale, Seehunde oder Meeressäuger beeinträchtigen), Bestandszahlen des Niedersächsischen Nationalparks Wattenmeer und des Schleswig-Holsteinischen Nationalparks Wattenmeer und gemeldete Zufallssichtungen von Schweinswalen.

Für Seehunde, Schweinswale und für Kegelrobben ist nicht auszuschließen, dass der Vorhabenbereich als Nahrungsgebiet dient. Die nächstgelegenen Seehundliegeplätze befinden sich auf „Gelbsand“ (Höhe Friedrichskoog, in 14 km Entfernung zum Vorhaben).

II.3.5.3.3.2 Umweltauswirkungen

Brutvögel

Durch das Vorhaben gehen keine Brutplätze verloren. Unter Beachtung der Bauzeitenregelung für die Baufeldfreimachung kommt es auch nicht zu Auswirkungen auf ein angrenzendes Brutrevier der Bachstelze (vgl. Planunterlage, Heft 10, S.104 ff. und AFB, S. 346 ff.). Weder anlage-, noch bau- und betriebsbedingt sind erhebliche nachteilige Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere (Teilaspekt Brutvögel) zu erwarten.

Rastvögel

Anlagebedingte Auswirkungen werden im Wesentlichen durch direkte Verluste von Nahrungshabitaten und Rastplätzen (ca. 16 ha) prognostiziert. Baubedingte Beunruhigungen durch optische und akustische Störungen führen zu einer Beeinträchtigung von Nahrungshabitaten und Rastplätzen.

Benthos

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

Der Verlust von Lebensraum durch Rückbau der Uferbefestigungen und Bühnen sowie durch Sohlvertiefungen im Bereich der Liegewannen und der wasserseitigen Zufahrten stellen wesentliche anlagebedingte Auswirkungen dar. Die Verluste durch die Versiegelung von Grundflächen belaufen sich auf ca. 9,5 ha Lebensraum mit sehr gutem bzw. gutem und auf ca. 17 ha mit mäßigem ökologischen Potenzial. Durch Sohlvertiefungen im Bereich der Liegewanne und der wasserseitigen Zufahrt gehen für das Benthos ca. 6 weitere Hektar Lebensraum (ca. 1 ha mit hoher Bedeutung und ca. 5 ha mit geringer Bedeutung) verloren.

Darüber hinaus wird voraussichtlich ein muschelbankartiges Vorkommen der Miesmuschel sich nicht wiederansiedeln können, während sich Hartsubstratverluste an Bühnen durch eine Besiedlung der neuen Spundwand ausgleichen werden.

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

Fische

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

Anlagebedingte erhebliche Auswirkungen durch Lebensraumverluste werden ausgeschlossen.

Betriebsbedingte Auswirkungen werden in einem geringen Umkreis um die Hafenanlage durch Sedimentaufwirbelungen und Trübungen durch die monatlichen Unterhaltungsmaßnahmen entstehen.

Marine Säuger

Störungen durch Schallemissionen sind die wesentlichen zu erwartenden ca. neun Monate andauernden baubedingten Auswirkungen.

Erhebliche nachteilige bau- und betriebsbedingte Auswirkungen auf die Seehundliegeplätze im Bereich des „Medemgrundes“ und des „Klotzenlochs“ durch Luftschall können aufgrund der Entfernung von >5 km bzw. >4 km ausgeschlossen werden.

Bau- und betriebsbedingte Auswirkungen auf die Nahrungsfischbestände der marinen Säuger werden ausgeschlossen.

II.3.5.3.3.3 Vorgesehene Schutz- und Kompensationsmaßnahmen

Brutvögel

- keine Inanspruchnahme von Nebenflächen bei der Einrichtung landseitiger Baustellenflächen

Kompensationsmaßnahmen sind nicht erforderlich bzw. nicht vorgesehen.

Rastvögel

Die hervorgerufenen erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Tiere (hier: Rastvögel) sollen nach landschaftspflegerischem Begleitplan (Planunterlage, Heft 10, S. 206 ff.) durch Flächenaufwertungen von mehreren Flächen an der Elbe (Allwörden und Brammersand) und einer Fläche an der Oste in Neuhaus (Oste) kompensiert werden.

Im Einzelnen sieht das Maßnahmenkonzept diesbezüglich die Anlage von Prielen, Mulden, Grabenaufweitungen und -abflachungen und die Nutzungsextensivierung von Dauergrünland vor. Auf den Außendeichsflächen wird auch die Wiederherstellung der natürlichen Tidedynamik angestrebt.

Benthos

- Für alle wasserberührenden Teile werden umweltverträgliche Korrosionsschutzmittel verwendet.
- Es erfolgt eine mechanische Reinigung des Rückführungswassers aus den Aufspülungen zur Verringerung der Sedimentfrachten

Die hervorgerufenen erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Tiere (hier: Benthos) sollen nach landschaftspflegerischem Begleitplan (Planunterlage, Heft 10, S. 206 ff.) kompensiert werden durch Flächenaufwertungen von drei Flächen an der Elbe (eine Allwördenener Außendeichsfläche, zwei Außendeichsflächen auf dem Brammersand) sowie einer Fläche an der Oste in Neuhaus (Oste).

Im Einzelnen sieht das Maßnahmenkonzept diesbezüglich insbesondere die Anlage von Wasserflächen wie Prielen, Mulden, Grabenaufweitungen und -abflachungen und die Wiederherstellung einer natürlichen Tidedynamik vor.

Fische, Marine Säuger

- Bauzeitenbeschränkung in der jährlichen Laichwanderungszeit von Stinten und Finten in der Elbe (keine schlagenden Rammarbeiten zwischen Mitte März und Ende Mai)
- Weitest möglicher Verzicht auf den Einsatz von Schlag- und Explosionsrammen (Verwendung von Vibrationsrammen)
- Langsame Erhöhung der Schallfrequenz bei den Rammarbeiten (schwächeres Anrammen und der Einsatz geeigneter Vergrämer jeweils ca. 30 Minuten vor Beginn der Rammarbeiten)
- Durchführung von Rammarbeiten nur tagsüber
- Einsatz von Saugbaggern
- Einbringung der Sedimente bei Ebbe ufernah im Strömungsschutz der Bühnen sowie der bereits bestehenden Hafenanlagen

Kompensationsmaßnahmen sind für Fische und Marine Säuger nicht erforderlich.

II.3.5.3.4 Schutzgut Pflanzen

II.3.5.3.4.1 Untersuchungsmethodik und Ist-Situation

Das Untersuchungsgebiet für dieses Schutzgut besteht aus der Vorhabenfläche zuzüglich eines Radius von 200 m. Im Juni 2017 wurden dort die Biotoptypen nach dem Kartierschlüssel für Biotoptypen in Niedersachsen (v. Drachenfels 2016) kartiert. Als Biotoptypen mit besonderer Bedeutung wurden die Watt- und Sublitoralflächen sowie das sonstige feuchte Extensivgrünland im Komplex mit Schilf-Röhricht der Brackmarsch nachgewiesen, die zugleich nach § 30 BNatSchG i. V. m. § 24 NAGB-NatSchG

besonders geschützt sind.

Die Ergebnisse der Kartierungen zum Schutzgut Pflanzen, insbesondere die Beschreibung der vorgefundenen Biotoptypen und ihre Bewertung, finden sich im Heft 10 der Planunterlagen, S. 112 ff.

II.3.5.3.4.2 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.

Anlagebedingt kommt es durch Versiegelung zu Verlusten von ca. 12 ha Biotopstrukturen mit einer sehr hohen Bedeutung, ca. 10 ha mit einer hohen Bedeutung und ca. 2 ha mit einer geringen Bedeutung. Zu Veränderungen der Standorteigenschaften kommt es darüber hinaus durch Sohlvertiefungen und dauerhafter Unterhaltung auf einer Fläche von ca. 7,5 ha.

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

II.3.5.3.4.3 Vorgesehene Schutz- und Kompensationsmaßnahmen

- Die landseitige Baustelle soll auf das eigentliche Baufeld beschränkt werden.
- Werden darüber hinaus baubedingt zusätzliche Flächen temporär als Zwischenlager, Zufahrt, Arbeitsstreifen oder Baustelleneinrichtungsfläche benötigt, sollen dafür die südlich an das Planfeststellungsgebiet angrenzenden, bereits versiegelten Flächen des Sondergebietes Hafen (B-Plan 110) oder bereits bestehende Hafenanlagen genutzt werden.
- Baubedingte Beeinträchtigungen angrenzender Deichabschnitte sollen durch Absperrungen vermieden werden.

Die hervorgerufenen erheblichen Auswirkungen auf das Schutzgut Pflanzen sollen nach landschaftspflegerischem Begleitplan (Planunterlage, Heft 10, S. 206 ff.) kompensiert werden durch Flächenaufwertungen von mehreren Flächen an der Elbe (Allwörden und Brammersand) und einer Fläche in Neuhaus (Oste).

Im Einzelnen sieht das Maßnahmenkonzept diesbezüglich die Anlage von Grabenaufweitungen und –abflachungen und eine Extensivierung der landwirtschaftlichen Nutzung vor; auch die Wiederherstellung der natürlichen Tidedynamik wird angestrebt. Zudem wird auf der Fläche in Neuhaus (Oste) ein Tide-Auwald entwickelt.

Die gemäß § 30 BNatSchG gesetzlich geschützten Biotope sind mit der höchsten Biopwertigkeit in die Bilanzierung einbezogen worden.

II.3.5.3.5 Schutzgut Biologische Vielfalt

(vgl. Planunterlage, Heft 10, S. 121 ff.)

II.3.5.3.5.1 Untersuchungsmethodik und Ist-Situation

Die Beschreibung und Bewertung der biologischen Vielfalt erfolgt auf Basis der erfassten und erhobenen Daten zu Pflanzen und Biotopen sowie Tieren und deren Lebensräumen. Dabei werden die drei Wertstufen von geringer, allgemeiner und besonderer Bedeutung unterschieden.

Im Untersuchungsraum haben die uferferneren Bereiche eine allgemeine Bedeutung für die biologische Vielfalt. Landseitig überwiegen hingegen Biototypen mit hoher Nutzungsintensität, geringer Artenvielfalt und entsprechend geringer Bedeutung für die biologische Vielfalt.

II.3.5.3.5.2 Umweltauswirkungen

Das Vorhaben wird sich anlagebedingt durch die Flächeninanspruchnahme (artenreiches Deichgrünland und Wattflächen) auswirken.

II.3.5.3.5.3 Vorgesehene Schutz- und Kompensationsmaßnahmen

Der für Tiere und Sedimente ermittelte Kompensationsbedarf im Biotopwertverfahren deckt die Kompensationserfordernisse für die biologische Vielfalt ab. Die hervorgerufenen erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Biologische Vielfalt sollen nach landschaftspflegerischem Begleitplan (Planunterlage, Heft 10, S. 206 ff.) kompensiert werden durch Flächenaufwertungen an der Elbe und der Oste.

II.3.5.3.6 Schutzgut Fläche

(vgl. Planunterlage, Heft 10, S. 126 ff.)

II.3.5.3.6.1 Untersuchungsmethodik und Ist-Situation

Der Grad der Überbauung und Versiegelung wurde für ein Untersuchungsgebiet in einem Radius von 500 m um das Planfeststellungsgebiet ermittelt.

Es wurden seitens der Antragstellerin folgende Grundlagen verwendet:

- Monitor der Siedlungs- und Freiraumentwicklung (IÖR-Monitor) des Leibniz-Instituts für ökologische Raumentwicklung
- Luftbilder
- Biototypenkartierung (Juni 2017)

Für die Bewertung wurden drei Wertstufen (geringe, allgemeine und besondere Bedeutung) unterschieden. Als Flächen mit besonderer Bedeutung wurden im Untersuchungsgebiet die großflächigen Wasserflächen der Elbe bewertet.

II.3.5.3.6.2 Umweltauswirkungen

Infolge des geplanten Lückenschlusses werden anlagebedingt insgesamt Flächen mit besonderer Bedeutung im Umfang von ca. 23,5 ha dauerhaft durch zusätzliche Hafenanlagen überbaut und versiegelt. Darüber hinaus werden im Umfang von ca. 7,5 ha Flächen besonderer Bedeutung durch Abgrabungen für die Schiffsliegewannen und Zufahrten überformt. Im terrestrischen Bereich ist nur ein kleiner Teil eines Landesschutzdeiches von Versiegelung betroffen.

Anlage- und betriebsbedingt zu erwarten sind Veränderungen von Strömungen, Erosion und Sedimentation sowie Schadstoffeinträge.

II.3.5.3.6.3 Vorgesehene Schutz- und Kompensationsmaßnahmen

- Die landseitige Baustelle soll auf das eigentliche Baufeld beschränkt werden.

Zusätzliche Kompensationsmaßnahmen sind nicht vorgesehen. Die über die Biotope ermittelten Kompensationserfordernisse decken die Auswirkungen durch direkte Flächeninanspruchnahmen (auch der Sohlvertiefung) mit ab.

II.3.5.3.7 Schutzgut Boden

(vgl. Planunterlage, Heft 10, S. 131 ff.)

II.3.5.3.7.1 Untersuchungsmethodik und Ist-Situation

Böden und Sedimente

Das Untersuchungsgebiet für den Boden und die Sedimente im Bereich von Watt- und Wasserflächen umfasst ebenfalls einen Ring von 500 m um das Planfeststellungsgebiet.

Es wurden seitens der Antragstellerin folgende Unterlagen zugrunde gelegt:

- Bodenübersichtskarte 1:50000 (BK 50)
- Landschaftsrahmenplan der Stadt Cuxhaven (2013)
- Untersuchung und Beurteilung des Baugrundes (Steinfeld und Partner 2017)
- Studie des Sedimenttransportes (DHI Wasy GmbH 2017)
- Studie Strömungsgutachten (DHI Wasy GmbH 2017)
- Untersuchung und Beurteilung des Baggergutes
- Benthos-Untersuchung (MariLim 2017)

Bewertet wurden die Böden und die Sedimente mit Hilfe einer fünf stufigen Skala (geringe bis besondere Bedeutung) nach Breuer (2015).

Im terrestrischen Teil des Untersuchungsgebiets herrschen Böden vor, die stark anthropogen überprägt und großflächig überbaut und versiegelt sind. Sie sind entsprechend überwiegend nur von geringer oder allgemeiner bis geringer Bedeutung und erreichen nur im südlichen Bereich kleinflächig eine allgemeine Bedeutung.

An den geplanten Liegeplätzen wird von naturnahen Sedimenten mit besonderen Standorteigenschaften ausgegangen, die entsprechend als von besonderer Bedeutung bewertet wurden. Nach dem Baugrundgutachten von Steinfeld und Partner (2017) fallen beim Ausbaggern des Grabens der Rammtrasse neben Sanden auch organische Weichschichten (Schlick, Klei, Torf, Schluff und Ton) an.

II.3.5.3.7.2 Umweltauswirkungen

Terrestrische Böden

Anlagebedingte Auswirkungen werden hervorgerufen durch die Versiegelung eines kleinen Teils eines Landesschutzdeiches.

Ästuarine Sedimente

Bau- und anlagebedingte Auswirkungen werden hervorgerufen durch den dauerhaften Verlust von Sedimentflächen (natürliches Watt von besonderer Bedeutung) im ufernahen Bereich der Elbe durch die Überbauung von ca. 19,5 ha. Der Verlust dieser Sedimentfläche wird von der Vorhabenträgerin als erhebliche nachteilige Auswirkung für das Schutzgut eingestuft.

An betriebsbedingten Auswirkungen sind die dauerhafte und wiederkehrende Beeinträchtigung von Sedimentflächen durch Unterhaltungsbaggerungen im Bereich der Liegewanne und der seeseitigen Zufahrt zu erwarten. Häufigkeit und Umfang dieser Baggerungen werden nicht prognostiziert (vgl. Planunterlage, Heft 10, S.140 ff.)

II.3.5.3.7.3 Vorgesehene Schutz- und Kompensationsmaßnahmen

- Alle baubedingt abgetragenen und rückgebauten Materialien (wie Boden, Sedimente) sollen bei Eignung aufbereitet und z. B. hinter der Spundwand wiedereingebaut oder aber dem Recycling zugeführt werden.
- Sofern bei den Bauarbeiten Hinweise auf bisher nicht bekannte schädliche Bodenveränderungen auftreten, soll entsprechend der gesetzlichen Vorgaben die zuständige Bodenschutzbehörde benachrichtigt und das weitere Vorgehen mit dieser abgestimmt werden.
- Auffällige Erdstoffe sollen nicht mit unbelasteten vermischt werden.
- Erdstoffe und rückgebaute Materialien, die mit Schadstoffen belastet sind, sollen einer fachgerechten Entsorgung zugeführt werden.
- Sedimentabträge, die nicht im Schutz der Spundwände erfolgen, sollen zur Minimierung der baubedingten Trübung mit Saugbaggern durchgeführt werden (insbesondere die Herstellung des Rammgrabens, der Liegewannen und der Zufahrten).
- Sedimente, die im Baufeld aber nicht im Schutz der Spundwände abgelagert werden müssen, sollen bei Ebbe ufernah im Strömungsschutz der Buhnen sowie der bereits bestehenden Hafenanlagen verbracht werden, um ihre Verdriftung und damit verbundene Gewässertrübungen zu minimieren.
- Die Liegewannen und Zufahrten sollen erst nach Fertigstellung der Spundwände hergestellt werden, sodass die anfallenden Sedimente in deren Schutz abgelagert werden können, was zur Minimierung der Verdriftung und Gewässertrübung beiträgt.

- Für die Wiederverfüllung des Rammgrabens sollen Sande verwendet werden, bei denen zu erwarten ist, dass die aufgewirbelten Anteile im unmittelbaren Umfeld wieder sedimentieren.
- Trockene, vegetationslose oder -arme Böden sollen bei trockener Witterung befeuchtet werden, um Verwehungen und Staubemissionen zu minimieren.

Die hervorgerufenen erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf das Schutzgut Boden (hier: terrestrische Böden und Sedimente) sollen nach landschaftspflegerischem Begleitplan (Planunterlage, Heft 10, S. 206 ff.) kompensiert werden durch Flächenaufwertungen an der Elbe und der Aue/Oste.

Im Einzelnen sieht das Maßnahmenkonzept die Anlage von Prielen, Mulden und Grabenaufweitungen und –abflachungen, die Wiederherstellung der natürlichen Tidedynamik und die Extensivierung der landwirtschaftlichen Nutzung auf mehreren Flächen vor.

In diese Kompensationsmaßnahmen fließt ein Kompensationsbedarf mit einem Flächenwert von insgesamt ca. 16 ha für marine Sedimente ein, während für die terrestrischen Böden kein zusätzlicher Kompensationsbedarf notwendig wird.

II.3.5.3.8 Schutzgut Wasser

(vgl. Planunterlage, Heft 10, S. 144 ff.)

II.3.5.3.8.1 Untersuchungsmethodik und Ist-Situation

Oberflächengewässer und Grundwasser

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

Es wurden seitens der Vorhabenträgerin u. a. die folgenden Unterlagen ausgewertet:

- Landschaftsrahmenplan Stadt Cuxhaven (2013)
- Hydrologische und bodenkundliche Karten des NIBIS-Kartenservers
- Karten zur Hydrologie und zur WRRL der Umweltkarten-Niedersachsen des Niedersächsischen Ministeriums für Umwelt, Energie und Klimaschutz
- verschiedene Unterlagen zur Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe an die Containerschifffahrt (BfG 2004; BWS GmbH 2006; IBL & IMS 2007a) - ergänzend

Eigene Erfassungen für dieses Schutzgut erfolgten seitens der Vorhabenträgerin nicht.

Die Bewertung des Grundwassers und der Oberflächengewässer erfolgt anhand des Natürlichkeitsgrades nach den Naturschutzfachlichen Hinweisen zur Eingriffsregelung (NLÖ 1994). Unterschieden werden jeweils drei Wertstufen.

Oberflächengewässer

Der Untersuchungsraum liegt innerhalb des Mündungsbereiches der Elbe in die Nordsee (Ästuar). Charakteristisch für den Mündungsbereich sind der Einfluss des Tidegeschehens und die Durchmischung von Meer- und Süßwasser (Brackwasser-Zone). Trotz der morphodynamischen Veränderungen und der bestehenden Belastungen der Gewässergüte wird der Elbe bei Cuxhaven eine besondere Bedeutung (Wertstufe III) beigemessen. Ausschlaggebend dafür waren die geringe Belastung des Sauerstoffhaushaltes und die vergleichsweise geringe Belastung mit Schwermetallen und organischen Schadstoffen.

Neben der Elbe ist als weiteres Oberflächengewässer von dem geplanten Lückenschluss lediglich ein Graben zur Deichfußentwässerung betroffen.

Grundwasser

Das Grundwasser entlang des Elbufers ist entsprechend den geologischen Verhältnissen in zwei Grundwasserstockwerke untergliedert. Beide sind durch die in der Elbe vorhandenen Sohliefen angeschnitten und stehen somit mit diesem Oberflächengewässer in Verbindung. Die Grundwassersituation im Vorhabengebiet ist geprägt durch Versalzung und eine stark eingeschränkte Neubildungsrate, so dass das UG in Bezug auf die Grundwassernutzung als von geringer Bedeutung bewertet wird.

II.3.5.3.8.2 Umweltauswirkungen

Oberflächengewässer

Bau- und betriebsbedingt sind keine nachteiligen erheblichen Auswirkungen auf die Tideelbe zu erwarten.

Beeinträchtigungen der Gewässerfunktionen der Elbe sind hingegen gegeben durch die anlagebedingte Flächenversiegelung und Überbauung sowie die Überformungen der Sohle durch Abgrabung, Gewässerverluste und Minderungen der Gewässerstrukturgüte. Es werden somit erhebliche nachteilige Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser im Sinne des UVPG und erhebliche Beeinträchtigungen im Sinne von § 14 BNatSchG prognostiziert. Erhebliche anlagebedingte Veränderungen der Strömungen und des damit verbundenen Erosions- und Sedimentationsgeschehens in der Elbe sind nicht zu erwarten.

Grundwasser

Die Grundwasserstände werden durch Wasserstandsschwankungen der Elbe beeinflusst, wodurch die Flächenversiegelung terrestrischer und ästuariner Bereiche für die geplante Hafenanlage keine Auswirkungen auf die Versickerungsrate und die damit verbundene Grundwasserneubildung hat. Auch durch Wechselwirkungen zwischen Elbe und Grundwasser werden keine erheblichen Auswirkungen erwartet.

Eine Betrachtung der Gewässer und der vorhabenbedingten Wirkungen auf diese im Sinn der europäischen Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) erfolgt Ziffer II.3.4.

II.3.5.3.8.3 Vorgesehene Schutz- und Kompensationsmaßnahmen

Oberflächengewässer

- Bei der Hinterfüllung der Spundwand mit Sedimenten soll zur Minimierung von Beeinträchtigungen der Elbe durch Trübstoffe eine mechanische Reinigung des Rückführwassers durchgeführt werden.

Die hervorgerufenen erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Wasser (hier: Überbauung von ca. 20 ha Watt- bzw. Wasserflächen) sollen nach landschaftspflegerischem Begleitplan (vgl. Planunterlage, Heft 10, S. 206 ff.) kompensiert werden durch Flächenaufwertungen an der Elbe (Allwördener Außendeichsflächen und Brammersand) sowie auf einer Fläche an der Aue/Oste in Neuhaus (Oste).

Insbesondere durch die Aufweitung von Gräben und die Abflachung von deren Ufern sowie die Anlage von Flutmulden und Prielen mit Tideeinfluss wird das Schutzgut Wasser hinsichtlich seiner Qualität als Lebensraum sowie als Umweltmedium gestärkt.

Grundwasser

Es sind keine Maßnahmen erforderlich bzw. vorgesehen.

II.3.5.3.9 Schutzgut Klima/Luft

(vgl. Planunterlage, Heft 10, S. 166 ff.)

II.3.5.3.9.1 Untersuchungsmethodik und Ist-Situation

Für die Schutzgüter Klima und Luft wurde ein Ring von 500 m um das Planfeststellungsgebiet betrachtet und darüber hinaus großräumige Zusammenhänge miteinbezogen.

Es wurden seitens der Vorhabenträgerin folgende Unterlagen zugrunde gelegt:

- Klimaatlas der Bundesrepublik Deutschland (DWD 1999)
- Landschaftsrahmenplan der Stadt Cuxhaven (2013)
- Biotoptypenkartierung mit Realnutzungsangaben (PGG 2017)
- Messergebnisse des Lufthygienischen Überwachungssystems Niedersachsen (LÜN, 2013-2017)

Zur Beurteilung der lufthygienischen Situation sind die Beurteilungsmaßstäbe der 39. Bundes-Immissionsschutzverordnung (39. BImSchV) und der Technischen Anleitung zur Reinhaltung der Luft (TA Luft) herangezogen worden.

Die abschließenden Bewertungen der Schutzgüter Klima und Luft lehnen sich an die Naturschutzfachlichen Hinweise zur Anwendung der Eingriffsregelung (NLO 1994) an. Anhand des Natürlichkeitsgrades werden die beiden Wertstufen von Bedeutung und von geringer Bedeutung unterschieden.

Als wenig beeinträchtigter Raum, ist das Untersuchungsgebiet von Bedeutung für das Schutzgut Luft. Die lufthygienische Situation ist als sehr günstig einzustufen. Infolge der intensiven Luftdurchmischung treten höhere Luftschadstoffkonzentrationen i. d. R. nur räumlich eng begrenzt in der Nähe bedeutender Emittenten auf.

Klimatisch wird Cuxhaven dem küstennahen Raum zugeordnet. Die Wasserflächen des Elbästuars sind von Bedeutung, die Siedlungsbereiche hingegen nur von geringer Bedeutung für das Schutzgut Klima.

Auf den globalen Klimawandel und seine potenziellen Auswirkungen auf den Untersuchungsraum wird hingewiesen. Prognostiziert wird u. a. eine Zunahme von Extremereignissen wie Sturmfluten, Trockenperioden und Starkniederschlägen.

II.3.5.3.9.2 Umweltauswirkungen

Baubedingte Auswirkungen sind zu erwarten durch die Emission von Luftschadstoffen durch den Betrieb von Verbrennungsmotoren (Kraftfahrzeuge und Schiffe).

Die Versiegelung bislang unversiegelter bzw. teilversiegelter Flächen (ca. 23,5 ha) führt anlagebedingt zu einer Veränderung von lokalklimatischen Funktionen.

Betriebsbedingte Auswirkungen sind zu erwarten durch die Emission von Luftschadstoffen durch den Betrieb von Verbrennungsmotoren u. a. für die Unterhaltungsbaggerungen.

Insgesamt sind jedoch keine bau-, anlage- und betriebsbedingten erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf die Luftqualität und das lokale Klima prognostiziert worden.

Da das geplante Vorhaben nicht als besonders emissionsintensiv eingestuft wird, wird auch sein Beitrag zum Klimawandel als gering eingeschätzt.

II.3.5.3.9.3 Vorgesehene Schutz- und Kompensationsmaßnahmen

Für die hervorgerufenen geringen 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.

II.3.5.3.10 Schutzgut Landschaft

(vgl. Planunterlage, Heft 10, S. 179 ff.)

II.3.5.3.10.1 Untersuchungsmethodik und Ist-Situation

Landschaftsbild und Erholungsfunktionen

Für einen Untersuchungsraum in einem 2 km Radius um die geplante Hafenerweiterung wurden seitens der Vorhabenträgerin für die Bewertung des Schutzgutes Landschaft die folgenden Grundlagen verwendet:

- B Plan 141 / 1. Änderung der Bewertung (Stadt Cuxhaven/Juni 2014)
- ergänzende Kartierung (November 2017)

Das Untersuchungsgebiet wurde von der Vorhabenträgerin in 20 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 z. B. Gewerbepark Ritzebüttel / Groden) und II (Bedeutung für das Landschaftsbild gering: Siedlungsflächen und strukturarme landwirtschaftliche Nutzflächen) bis zu III (Bedeutung für das Landschaftsbild mittel: Grünzüge und dem Siedlungsband Alte Marsch). Bereiche mit sehr hoher oder hoher Landschaftsbild-Qualität sind nicht vorhanden. Im Schnitt hat das UG eine mittlere Bedeutung für das Landschaftsbild.

II.3.5.3.10.2 Umweltauswirkungen

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

Anlagebedingte Auswirkungen werden hervorgerufen durch den Verlust von Wattflächen und den Neubau des ca. 23,5 ha großen Terminals, sowie durch die voraussichtliche Verkürzung des bislang auf dem Hochwasserschutzdeich verlaufenden Weges (Sackgasse) und den Veränderungen des Sedimentationsgeschehens.

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

II.3.5.3.10.3 Vorgesehene Schutzmaßnahmen

- keine Inanspruchnahme von Nebenflächen bei der Einrichtung landseitiger Baustellenflächen

Die hervorgerufenen geringen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Landschaft sollen nach landschaftspflegerischem Begleitplan (Planunterlage, Heft 10, S. 206 ff.) durch Flächenaufwertungen an der Elbe und an der Oste kompensiert werden.

II.3.5.3.11 Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter

(vgl. Planunterlage, Heft 10, S. 185 ff.)

II.3.5.3.11.1 Untersuchungsmethodik und Ist-Situation

Als Untersuchungsraum für dieses Schutzgut wurde ein Bereich im Radius von 2000 m um die geplante Hafenerweiterung betrachtet. Die hier vorhandenen zahlreichen Sachgüter mit kulturhistorischer Bedeutung werden in den Planunterlagen (Heft 10, S. 185 ff.) verbal-argumentativ bewertet.

II.3.5.3.11.2 Umweltauswirkungen

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

II.3.5.3.11.3 Schutzmaßnahmen

Schutzmaßnahmen werden nicht erforderlich. Sollten bei Erdarbeiten und Baggerungen Hinweise auf bisher unbekannte Kulturgüter auftauchen, sollen diese den Denkmalbehörden angezeigt werden.

II.3.5.3.12 Wechselwirkungen

Mögliche Wechselwirkungen wurden in Planunterlage, Heft 10, S. 189 ff. betrachtet und führen beim vorliegenden Vorhaben zu keinen zusätzlichen Beeinträchtigungen.

II.3.5.4 **Bewertung von Umweltauswirkungen (§ 25 UVPG)**

II.3.5.4.1 Schutzgut Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit

(vgl. Planunterlage, Heft 10, S. 50 ff.)

II.3.5.4.1.1 Bewertungsmaßstäbe:

- 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV)
- Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz vom 26.8.1998 (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - TA Lärm)
- Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm, - Geräuschemissionen -, vom 22.12.1970 (AVV-Baulärm)
- Erste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zur Reinhaltung der Luft - TA Luft)
- Neununddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (39. BIm-SchV Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen)

Die in den Planunterlagen verwendete Erfassungs- und Prognosemethodik zur Ermittlung von anlage-, bau- und betriebsbedingten Auswirkungen für das Schutzgut Menschen ist insgesamt als angemessen und ausreichend zu bewerten.

II.3.5.4.1.2 Auswirkungen

Bei Einhaltung der vorgesehenen Schutzmaßnahmen, wie z. B. den Einsatz lärmarmer Maschinen sind erhebliche negative Auswirkungen des Vorhabens auf die gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse des Menschen nicht zu erwarten. Insbesondere überschreiten die prognostizierten betriebsbedingten Geräuschemissionen, in den im Minimum 900 m entfernt liegenden Wohngebieten, weder tagsüber noch nachts die Immissionsrichtwerte.

II.3.5.4.1.3 Auswirkungen durch schwere Unfälle und Katastrophen

Auswirkungen durch schwere Unfälle oder Katastrophen können nicht ganz ausgeschlossen werden.

II.3.5.4.1.4 Einwendungen

Umweltrelevante und entscheidungserhebliche Einwendungen i. S. d. UVPG zum Schutzgut Menschen sind nicht vorgelegt bzw. im Rahmen des Erörterungstermins aus Sicht der Planfeststellungsbehörde bereits nachvollziehbar und ausreichend beantwortet worden. Auf die Ziffern II.3.3.2 und III.1.1 wird verwiesen.

II.3.5.4.1.5 Fazit

Die beantragte Erweiterung des Hafens um die Liegeplätze 5-7 ist zusammenfassend hinsichtlich des Schutzgutes Menschen bau-, anlage- und betriebsbedingt als verträglich im Sinne des § 25 UVPG zu bewerten.

II.3.5.4.2 Schutzgut Tiere

(vgl. Planunterlage, Heft 10, S. 61 ff.)

II.3.5.4.2.1 Bewertungsmaßstäbe:

BNatSchG:

- § 1 Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege
- §§ 13 ff. Eingriffe in Natur und Landschaft
- § 39 Allgemeiner Artenschutz

II.3.5.4.2.2 Auswirkungen

Die in den Planunterlagen verwendete Erfassungs- und Prognosemethodik zur Ermittlung von anlage-, bau- und betriebsbedingten Auswirkungen für das Schutzgut Tiere ist insgesamt als angemessen und ausreichend zu bewerten.

Brutvögel

Für Brutvögel sind durch die Hafenerweiterung bau-, anlage- und betriebsbedingt keine erheblichen negativen Auswirkungen zu erwarten, da keine derzeit als Brutbiotope genutzten Vordeichflächen zerstört werden. Außerdem werden als Brutplätze geeignete Grünflächen für die Baustelleneinrichtung nicht in Anspruch genommen.

Rastvögel

Für Rastvögel hingegen sind durch die Hafenerweiterung anlagebedingt erhebliche Beeinträchtigungen zu erwarten, da die Hafenerweiterung zu einem Verlust von Rast- und Nahrungsflächen führt.

Bau- und betriebsbedingte Beunruhigungen durch optische und akustische Störungen führen zusätzlich zu einer erheblichen Beeinträchtigung von Nahrungshabitaten und Rastplätzen (Meidungsreaktionen).

Benthos

Bedingt durch Überbauung und Sohlvertiefung kommt es zu dauerhaften großflächigen Lebensraumverlusten für dort angesiedelte Benthos-Organismen, die als erhebliche bau- und anlagebedingte Beeinträchtigung zu werten sind.

Auch indirekte bau- und betriebsbedingte Auswirkungen, die durch Erschütterungen, Sedimentationsprozesse und Trübungen hervorgerufen werden, müssen in ihrer Gesamtwirkung als erhebliche Beeinträchtigung bewertet werden.

Mit dem Rückbau von Uferbefestigungen und Bühnen geht ein weiterer Lebensraumverlust für Hartsubstrat besiedelnde Benthos-Organismen einher. Die neue Spundwand bietet jedoch die Möglichkeit zur Wiederbesiedlung und somit einen Ausgleich.

Fische

Anlagebedingte Auswirkungen entstehen durch Sohlvertiefungen im Bereich der Liegewanne und der wasserseitigen Zufahrt. Die Auswirkungen sind für Fische bedingt durch dort fehlende Flachwasserbereiche und die in diesem Bereich vorherrschende starke Strömung jedoch nicht als erheblicher Lebensraumverlust zu bewerten.

Betriebsbedingte Auswirkungen durch Unterhaltungsbaggerungen im Wasserinjektionsverfahren sind, aufgrund der starken Strömung und des monatlichen Turnus, für Fische ebenfalls nicht als erheblich zu bewerten.

Bei Beeinträchtigungen durch Schallemissionen durch Ramm- und Rüttelarbeiten (baubedingt) sowie Trübungen (bau- und betriebsbedingt), wird davon ausgegangen, dass die Fische ihnen aufgrund ihrer Mobilität und des Weiteren zur Verfügung stehenden Raumes ausweichen können.

Marine Säuger

Bei Einhaltung der Vermeidungsmaßnahmen wie u. a. dem Verzicht auf Rammarbeiten zwischen Mitte März und Ende Mai und einer Verwendung von Vibrationsrammen werden bau-, anlage- und betriebsbedingt keine erheblichen negativen Auswirkungen auf Seehunde, Schweinswale und Kegelrobben erwartet. Auf die Nebenbestimmung Ziffer I.5.1.7.1 wird verwiesen.

II.3.5.4.2.3 Auswirkungen durch schwere Unfälle und Katastrophen

Auswirkungen durch schwere Unfälle oder Katastrophen können nicht ganz ausgeschlossen werden. Durch den geplanten Hafbetrieb erhöht sich beispielsweise das Risiko für Ölschadensfälle leicht.

II.3.5.4.2.4 Einwendungen

Umweltrelevante und entscheidungserhebliche Einwendungen i. S. d. UVPG zum Schutzgut Tiere sind nicht vorgelegt worden.

II.3.5.4.2.5 Fazit

Die beantragte Erweiterung des Hafens um die Liegeplätze 5 bis 7 ist zusammenfassend hinsichtlich des Schutzgutes Tiere bau-, anlage- und betriebsbedingt als verträglich im Sinne des § 25 UVPG zu bewerten. Die zu erwartenden Beeinträchtigungen auf Rastvögel und Benthosgemeinschaften können durch Flächenaufwertungen im Allwördener Außendeich und Brammersand kompensiert werden.

II.3.5.4.3 Schutzgut Pflanzen

(vgl. Planunterlage, Heft 10, S. 117 ff.)

II.3.5.4.3.1 Bewertungsmaßstäbe

BNatSchG:

- § 1 Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege
- §§ 13 ff. Eingriffe in Natur und Landschaft
- § 30 Gesetzlich geschützte Biotope
- § 39 Allgemeiner Artenschutz

Die in den Planunterlagen verwendete Erfassungs- und Prognosemethodik zur Ermittlung von anlage-, bau- und betriebsbedingten Auswirkungen für das Schutzgut Pflanzen ist insgesamt als angemessen und ausreichend zu bewerten.

II.3.5.4.3.2 Auswirkungen

Bau- und betriebsbedingte Auswirkungen auf Pflanzen sind weder im aquatischen noch im terrestrischen Bereich zu erwarten.

Erhebliche nachteilige Auswirkungen entstehen jedoch durch anlagebedingte dauerhafte Flächenbeanspruchungen (Überspülung, Überbauung und Versiegelung).

Dadurch werden ca. 11 ha nach § 30 BNatSchG besonders geschützte Biotope (hier: Brackwasserwatt der Ästuarare) zerstört. Die gemäß § 30 BNatSchG erforderliche Ausnahmegenehmigung wird im Einvernehmen mit der zuständigen Naturschutzbehörde, dem NLWKN, Betriebsstelle Brake-Oldenburg (zuständig im Bereich unterhalb MThw) im Rahmen dieses Beschlusses erteilt. Auf die Ziffern II.3.8.3 und III.1.1 wird verwiesen.

II.3.5.4.3.3 Auswirkungen durch schwere Unfälle und Katastrophen

Auswirkungen durch schwere Unfälle oder Katastrophen können nicht ganz ausgeschlossen werden.

II.3.5.4.3.4 Einwendungen

Umweltrelevante und entscheidungserhebliche Einwendungen i. S. d. UVPG zum Schutzgut Pflanzen sind nicht vorgelegt worden.

II.3.5.4.3.5 Fazit

Die beantragte Erweiterung des Hafens um die Liegeplätze 5-7 ist zusammenfassend hinsichtlich des Schutzgutes Pflanzen anlagebedingt aufgrund des Verlustes von ca. 11 ha natürlichen Wattflächen mit besonderer Bedeutung als unverträglich im Sinne des § 25 UVPG zu bewerten.

II.3.5.4.4 Schutzgut Biologische Vielfalt

(vgl. Planunterlage, Heft 10, S. 124 ff.)

II.3.5.4.4.1 Bewertungsmaßstäbe

BNatSchG:

- § 1 Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege
- § 30 Gesetzlich geschützte Biotope

Die in den Planunterlagen verwendete Erfassungs- und Prognosemethodik zur Ermittlung von anlage-, bau- und betriebsbedingten Auswirkungen auf das Schutzgut Biologische Vielfalt ist insgesamt als angemessen und ausreichend zu bewerten.

II.3.5.4.4.2 Auswirkungen

Die erheblichen betriebsbedingten Auswirkungen insbesondere durch den Verlust von Wattflächen zu Gunsten von Betriebsfläche, Kaibauwerk und Sohlvertiefungen, werden als erhebliche Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes bewertet, die auch im Sinne der Eingriffsregelung mit kompensiert werden.

In der Gesamtschau wird die Vielfalt der Tier- und Pflanzenarten einschließlich der innerartlichen Vielfalt, sowie die Vielfalt an Formen von Lebensgemeinschaften und Biotopen durch die Erweiterung der Hafenanlage voraussichtlich jedoch nicht verringert.

II.3.5.4.4.3 Auswirkungen durch schwere Unfälle und Katastrophen

Auswirkungen durch schwere Unfälle oder Katastrophen können nicht ganz ausgeschlossen werden.

II.3.5.4.4.4 Einwendungen

Umweltrelevante und entscheidungserhebliche Einwendungen i. S. d. UVPG zum Schutzgut biologische Vielfalt sind nicht vorgelegt worden.

II.3.5.4.4.5 Fazit

Die beantragte Erweiterung des Hafens um die Liegeplätze 5-7 ist zusammenfassend bei Beachtung sämtlicher naturschutzfachlicher Nebenbestimmungen (I.5.1.7) hinsichtlich des Schutzgutes biologische Vielfalt bau-, anlage- und betriebsbedingt als verträglich im Sinne des § 25 UVPG zu bewerten. Die zu erwartenden Beeinträchtigungen auf die biologische Vielfalt können durch Flächenaufwertungen im Bereich Neuhaus (Oste), im Allwörder Außendeich und Brammersand (Elbe) kompensiert werden.

II.3.5.4.5 Schutzgut Fläche

(vgl. Planunterlage, Heft 10, S. 129 ff.)

II.3.5.4.5.1 Bewertungsmaßstäbe

BNatSchG:

- § 1 Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege

Methodische Standards zur Beschreibung und Bewertung des Schutzgutes Fläche liegen noch nicht vor. Die in den Planunterlagen verwendete Methodik zur Ermittlung von anlage-, bau- und betriebsbedingten Auswirkungen für das Schutzgut Fläche ist insgesamt als angemessen und ausreichend zu bewerten.

II.3.5.4.5.2 Auswirkungen

Infolge des geplanten Lückenschlusses wird anlagebedingt eine Fläche von ca. 23,5 ha mit besonderer Bedeutung dauerhaft überbaut und versiegelt. Darüber hinaus werden im Umfang von ca. 7,5 ha weitere Flächen durch Abgrabungen für Schiffsliegewannen und Zufahrten überformt. Da die Flächen innerhalb der bestehenden Hafenanlage beansprucht werden, bzw. dort dauerhaft verloren gehen und somit keine weiteren großen Freiflächen zersiedelt oder zerschnitten werden, ist ihr Verlust bezogen auf das Schutzgut Fläche als nicht erhebliche Auswirkung zu werten.

II.3.5.4.5.3 Auswirkungen durch schwere Unfälle und Katastrophen

Auswirkungen durch schwere Unfälle oder Katastrophen können nicht ganz ausgeschlossen werden.

II.3.5.4.5.4 Einwendungen

Umweltrelevante und entscheidungserhebliche Einwendungen i. S. d. UVPG zum Schutzgut Fläche sind nicht vorgelegt worden.

II.3.5.4.5.5 Fazit

Die beantragte Erweiterung des Hafens um die Liegeplätze 5-7 ist zusammenfassend hinsichtlich des Schutzgutes Fläche anlage- und betriebsbedingt als verträglich im Sinne des § 25 UVPG zu bewerten.

II.3.5.4.6 Schutzgut Boden

(vgl. Planunterlage, Heft 10, S. 139 ff.)

In den Antragsunterlagen wurden die marinen Sedimente nicht bei dem Schutzgut Wasser beschrieben und bewertet, sondern dem Schutzgut Boden zugeschrieben. Diese Systematik wird im Beschluss beibehalten.

II.3.5.4.6.1 Bewertungsmaßstäbe

BNatSchG:

- § 1 Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege
- §§ 13 ff. Eingriffe in Natur und Landschaft

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

II.3.5.4.6.2 Auswirkungen

Zum Schutz der Sedimente sind eine Reihe von geeigneten Vermeidungs- und darüber hinaus Kompensationsmaßnahmen vorgesehen.

Die anlagebedingten dauerhaften Verluste von Sedimenten im Watt- und Sublitoral durch Überbauung sind dennoch als erhebliche nachteilige Auswirkung zu werten. Ebenso sind auch die umfangreichen Abgrabungen von Sedimenten zur Schaffung der wasserseitigen Zufahrt und der Liegewannen und deren Unterhaltung als erhebliche bau- und anlagebedingte Auswirkung zu bewerten.

II.3.5.4.6.3 Einwendungen

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

II.3.5.4.6.4 Fazit

Die beantragte Erweiterung des Hafens um die Liegeplätze 5-7 ist zusammenfassend aufgrund der Auswirkungen auf die marinen Sedimente im Ästuar hinsichtlich des Schutzgutes Boden bau-, anlage- und betriebsbedingt als unverträglich im Sinne des § 25 UVPG zu bewerten.

II.3.5.4.7 Schutzgut Wasser

(vgl. Planunterlage, Heft 10, S. 159 ff.)

II.3.5.4.7.1 Bewertungsmaßstäbe

WHG:

- § 44 in Verbindung mit §§ 27 ff. Bewirtschaftungsziele / -anforderungen (Oberflächengewässer), § 47 (Grundwasser)
- § 31 Ausnahmen von den Bewirtschaftungszielen

Die in den Planunterlagen verwendete Erfassungs- und Prognosemethodik zur Ermittlung von anlage-, bau- und betriebsbedingten Auswirkungen für das Schutzgut Wasser ist insgesamt als ausreichend zu bewerten.

II.3.5.4.7.2 Auswirkungen

Oberflächenwasser

Durch Aufspülung und Befestigung kommt es in der Tideelbe zu einem Verlust von ca. 19,7 ha Wasserflächen. Weiterhin führen regelmäßige Unterhaltungsbaggerungen zu erheblichen betriebsbedingten Beeinträchtigungen, die durch Flächenaufwertungen im Allwördener Außendeich kompensiert werden.

Grundwasser

Für die durch die Elbe beeinflussten Grundwasserstände sowie die Versickerungs- und Neubildungsrate sind durch die Hafenerweiterung bau-, anlage- und betriebsbedingt keine erheblichen negativen Auswirkungen zu erwarten.

II.3.5.4.7.3 Auswirkungen durch schwere Unfälle und Katastrophen

Auswirkungen durch schwere Unfälle oder Katastrophen können nicht ganz ausgeschlossen werden.

II.3.5.4.7.4 Einwendungen

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

II.3.5.4.7.5 Fazit

Die beantragte Erweiterung des Hafens um die Liegeplätze 5-7 ist zusammenfassend hinsichtlich des Schutzgutes Wasser aufgrund des anlagebedingten Verlustes von Wasserflächen im Elbästuar, insbesondere im Zusammenwirken mit anderen Vorhaben, als unverträglich im Sinne des § 25 UVPG zu bewerten.

II.3.5.4.8 Schutzgut Klima/Luft

(vgl. Planunterlage, Heft 10, S. 171 ff.)

II.3.5.4.8.1 Bewertungsmaßstäbe

- Erste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zur Reinhaltung der Luft - TA Luft)
- Neununddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (39. BImSchV über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen)

Die in den Planunterlagen verwendete Prognosemethodik zur Ermittlung anlage-, bau- und betriebsbedingter Auswirkungen ist als ausreichend zu bewerten.

II.3.5.4.8.2 Auswirkungen

Im Rahmen der Ermittlung von Auswirkungen durch die beantragten Baumaßnahmen sind weder erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Schutzgüter Klima und Luft festgestellt worden, noch werden erhebliche nachteilige Auswirkungen auf das Fortschreiten des Klimawandels prognostiziert.

II.3.5.4.8.3 Auswirkungen durch schwere Unfälle und Katastrophen

Zeitlich eng begrenzte Beeinträchtigungen der Luft mit Freisetzung von klimarelevanten Gasen z. B. durch Brände oder Explosionen können nicht vollständig ausgeschlossen werden.

II.3.5.4.8.4 Einwendungen

Umweltrelevante und entscheidungserhebliche Einwendungen i. S. d. UVPG zum Schutzgut Klima/Luft sind nicht vorgelegt worden.

II.3.5.4.8.5 Fazit

Zusammenfassend betrachtet wird die geplante Hafenerweiterung hinsichtlich des Schutzgutes Klima/Luft anlage-, bau- und betriebsbedingt als verträglich i. S. d. § 25 UVPG bewertet.

II.3.5.4.9 Schutzgut Landschaft

(vgl. Planunterlage, Heft 10, S. 182 ff.)

II.3.5.4.9.1 Bewertungsmaßstäbe

BNatSchG:

- § 1 Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege
- §§ 13 ff. Eingriffe in Natur und Landschaft

Die in den Planunterlagen verwendete Prognosemethodik zur Ermittlung anlage-, bau- und betriebsbedingter Auswirkungen ist als angemessen und ausreichend zu bewerten.

II.3.5.4.9.2 Auswirkungen

Trotz der dauerhaften Überbauung und Versiegelung von Flächen im Umfang von ca. 23,5 ha, wird der anlagebedingte Verlust von Wasser- und Wattflächen, auf Grund seiner

Lage im bestehenden Hafen, nicht als erhebliche Auswirkung auf das Schutzgut Landschaft gewertet.

II.3.5.4.9.3 Auswirkungen durch schwere Unfälle und Katastrophen

Auswirkungen durch schwere Unfälle oder Katastrophen können nicht ganz ausgeschlossen werden. Durch den geplanten Hafenbetrieb erhöht sich insbesondere das Risiko für Ölschadensfälle leicht.

II.3.5.4.9.4 Einwendungen

Umweltrelevante und entscheidungserhebliche Einwendungen i. S. d. UVPG zum Schutzgut Landschaft und Erholungseignung sind nicht vorgelegt worden.

II.3.5.4.9.5 Fazit

Die beantragte Erweiterung des Hafens um die Liegeplätze 5-7 ist zusammenfassend hinsichtlich des Schutzgutes Landschaft und Erholungseignung bau-, anlage- und betriebsbedingt als verträglich im Sinne des § 25 UVPG zu bewerten.

II.3.5.4.10 Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter

(vgl. Planunterlage, Heft 10, S. 187 ff.)

II.3.5.4.10.1 Bewertungsmaßstäbe

- Niedersächsisches Denkmalschutzgesetz (NDSchG)

Die in den Planunterlagen verwendete Prognosemethodik zur Ermittlung anlage-, bau- und betriebsbedingter Auswirkungen ist als angemessen und ausreichend zu bewerten.

II.3.5.4.10.2 Auswirkungen

In Bezug auf das Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter ist einzig die Schleifung eines Landesschutzdeiches auf ca. 650 m Länge (bei Gewährleistung der Sturmflutsicherheit / vgl. Planunterlage, Heft 9), durch die geplante Hafenerweiterung betroffen.

II.3.5.4.10.3 Auswirkungen durch schwere Unfälle und Katastrophen

Auswirkungen durch schwere Unfälle oder Katastrophen auf weiter entfernte Kultur- oder Sachgüter können nicht ganz ausgeschlossen werden.

II.3.5.4.10.4 Einwendungen

Umweltrelevante und entscheidungserhebliche Einwendungen i. S. d. UVPG zum Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter sind nicht vorgelegt bzw. im Rahmen

des Erörterungstermins aus Sicht der Planfeststellungsbehörde bereits nachvollziehbar und ausreichend beantwortet worden.

II.3.5.4.10.5 Fazit

Die beantragte Hafenerweiterung ist hinsichtlich des Schutzgutes kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter als verträglich im Sinne des § 25 UVPG zu bewerten.

II.3.5.5 Zusammenfassende Bewertung der Umweltverträglichkeit

II.3.5.5.1 Vorbemerkungen / Entscheidungserheblichkeit

Um den integrativen Ansatz der UVP entsprechend zu berücksichtigen, ist in Ergänzung zu den voranstehenden medialen (d. h. schutzgutbezogenen) Einzelbewertungen eine medienübergreifende Bewertung der Umweltauswirkungen erforderlich.

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.

II.3.5.5.2 Zusammenfassung aller Einzelergebnisse

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

Schutzgüter UVPG / bewertungsrelevante Artengruppen	Verträglichkeit i. S. d. § 25		
	(Anlage)	(Bau)	(Betrieb)
Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit	+	(+)	+
Brutvögel	+	+	+
Rastvögel	(+)	(+)	(+)
Benthos	(+)	(+)	(+)
Fische	+	+	+

Marine Säuger	+	(+)	+
Tiere	(+)	(+)	(+)
Pflanzen	(-)	+	+
Biologische Vielfalt	(+)	(+)	(+)
Fläche	+	+	+
Terrestrische Böden	+	(+)	+
Sedimente	(-)	(-)	(-)
Boden	(-)	(-)	(-)
Grundwasser	+	+	+
Oberflächengewässer	(-)	(+)	+
Wasser	(-)	+	+
Klima	+	+	+
Luft	+	+	+
Landschaft	+	+	+
kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter	+	+	+

+	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 Menschen, Biologische Vielfalt, Tiere, Fläche, Klima/Luft, Landschaft sowie kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter aus Umweltsicht unerheblich betroffen sind, bzw. die entstehenden Beeinträchtigungen im Sinne der Eingriffsregelung nach BNatSchG kompensiert oder durch die Einhaltung der Nebenbestimmungen vermieden werden können. Die Flächen für die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen nach BNatSchG liegen an der Elbe (Allwörden und Brammersand) und in Neuhaus (Oste).

Die Schutzgüter Pflanzen (hier: geschützte Biotope), Boden (hier: Sedimente) und Wasser (hier: Oberflächengewässer) sind durch die anlagebedingte Flächeninanspruchnahme von ca. 23,5 ha im Elbästuar durch das beantragte Vorhaben erheblich nachteilig

beeinträchtigt. Die Beeinträchtigungen liegen im Bereich der Betriebsfläche und der Liegewanne und führen zum Verlust von Ästuarien, aquatischen Lebensräumen und Nahrungshabitaten sowie zu Funktionsveränderungen und -verlusten.

Die bau- und betriebsbedingten Auswirkungen sind darüber hinaus bei dem Schutzgut Boden (hier: Sedimente) mit in Teilaspekten „nicht verträglich“ gemäß § 25 UVPG bewertet worden.

II.3.5.5.3 Kenntnislücken

Entscheidungserhebliche Kenntnislücken im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung liegen nicht vor.

II.3.5.5.4 Wechselwirkungen / Konflikte zwischen einzelnen Schutzgütern

Wechselwirkungen zwischen einzelnen Schutzgütern sind in den jeweiligen Kapiteln des UVP-Berichtes 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.

II.3.5.5.5 Gesamturteil

Insgesamt handelt es sich um ein Vorhaben, das abschließend für die Schutzgüter Pflanzen (hier: geschützte Biotope), Boden (hier: ästuarine Sedimente) und Wasser (hier: Oberflächengewässer) als nicht verträglich i. S. d. § 25 UVPG bewertet wird.

II.3.6 FFH-Verträglichkeitsprüfung

II.3.6.1 Grundlagen

- Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz – BNatSchG)
- Niedersächsisches Ausführungsgesetzes zum Bundesnaturschutzgesetz (NAGBNatSchG),
- Richtlinie (2009/147/EG) über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten (Vogelschutz-Richtlinie) vom 30.11.2009 (kodifizierte Fassung)
- EU-Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21.05.1992 (FFH-Richtlinie) Art. 6 (3) Verpflichtung zur Durchführung einer Verträglichkeitsprüfung

Darüber hinaus ist die europäische und nationale Rechtsprechung zu berücksichtigen.

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

Gemäß § 34 BNatSchG i. v. m. § 26 NAGBNatSchG sind Projekte vor ihrer Zulassung oder Durchführung auf ihre Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen eines Gebietes von

gemeinschaftlicher Bedeutung oder eines Europäischen Vogelschutzgebietes zu überprüfen.

In Kapitel 9 des festgestellten UVP-Berichtes werden in einer FFH-Verträglichkeitsstudie die möglichen vorhabenbedingten Beeinträchtigungen der betroffenen Natura 2000-Gebiete in ihren für die Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteilen dargestellt.

Das Hafenausbauvorhaben selbst liegt außerhalb bestehender Natura 2000-Gebiete.

In weniger als einem Kilometer Entfernung zur festgestellten Hafenbaumaßnahme liegen die FFH-Gebiete DE 2018-331 „Untere Elbe“ und DE 2323-392 „Schleswig-Holsteinisches Elbästuar und angrenzende Flächen“.

In etwas größerer Entfernung (< 4 km) liegt außerdem das FFH-Gebiet DE 0916-391 „Nationalpark Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer“ und das EU-Vogelschutzgebiet DE 0916-491 „Ramsar-Gebiet Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer und angrenzende Küstengebiete“.

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

Die nachfolgend aufgelisteten Vorhaben wurden hinsichtlich möglicher Summationswirkungen geprüft:

- Stilllegung und Abbau des Kernkraftwerks Brunsbüttel
- Errichtung und Betrieb eines Lagers für schwach und mittelradioaktive Abfälle am Kernkraftwerk Brunsbüttel
- Neubau der Hadelner Kanalschleuse
- Anpassung der Fahrrinne von Unter- und Außenelbe
-

Wie in den o. g. Unterlagen nachvollziehbar und vollständig dargelegt wird, sind indirekte Beeinträchtigungen der Schutz- und Erhaltungsziele, die die Erheblichkeitsschwelle überschreiten, durch die Hafenausbaumaßnahme selbst im Zusammenwirken mit weiteren Projekten, offensichtlich ausgeschlossen. Dieser gutachterlichen Feststellung folgt die Planfeststellungsbehörde.

Die Kompensationsmaßnahmen im Bereich Neuhaus (Oste) liegen außerhalb von Natura 2000-Gebieten. Die Kompensationsflächen Allwörden (Elbe) und Brammersand (Elbe) liegen innerhalb des EU-Vogelschutzgebietes "Untere Elbe" (DE2121-401) sowie im gleichnamigen FFH-Gebiet (DE 2018-331). Beide Schutzgebiete sind im Integrierten Bewirtschaftungsplan Elbästuar (IBP Elbe) (NLWKN 2011b) enthalten.

Im UVP-Bericht¹⁶ ist nachvollziehbar dargelegt, dass die geplanten Kompensationsmaßnahmen mit den Schutzgebietszielen vereinbar sind. Dem folgt die Planfeststellungsbehörde. Ein wesentlicher Schutzgegenstand der nationalen und europäischen Schutzgebiete (FFH- und VS-Gebiet "Untere Elbe" und das NSG "Elbe und Inseln"), in denen sich die geplanten Maßnahmenflächen befinden, ist der Schutz und die Entwicklung des naturnahen Ästuarbereichs. Die geplanten Maßnahmen haben dabei keine Auswirkungen auf die natürliche, tidegeprägte Dynamik der Elbe, der durch diese geprägten Lebensräume und die an die speziellen Bedingungen angepassten Arten. Dies gilt im Bereich der geplanten Maßnahme insbesondere für die bestehenden Flusswattflächen und Röhrichte. Die Kompensationsmaßnahmen wurden mit den zuständigen Naturschutzbehörden und der Naturschutzstation Untere Elbe abgestimmt und so entwickelt, dass sie den Schutz- und Erhaltungszielen der Natura 2000-Gebiete und den Vorgaben des IBP Elbe entsprechen und zur großräumigen Gesamtentwicklung des Allwördener Außendeichs und des Brammersands beitragen. Die zuständigen Naturschutzbehörden haben das Benehmen hergestellt.

II.3.7 Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung

§ 44 Abs. 1 BNatSchG schützt bestimmte Tiere und Pflanzen einschließlich ihrer Fortpflanzungs- und Ruhestätten vor Zugriff und streng geschützte Arten sowie europäische Vogelarten zusätzlich vor erheblichen Störungen. § 44 Abs. 5 BNatSchG stellt Handlungen im Rahmen von zulässigen Eingriffen in Natur und Landschaft von den Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverboten frei, sofern die betroffenen Arten nicht gleichzeitig streng geschützt sind, europäische Vogelarten umfassen oder im Anhang IV der FFH-Richtlinie verzeichnet sind. Vor diesem Hintergrund können sich artenschutzrechtliche Betrachtungen im Rahmen des Genehmigungsverfahrens auf solche Arten konzentrieren, die streng geschützt sind, europäische Vogelarten sind oder im Anhang IV der FFH-Richtlinie verzeichnet sind. Die Belange der übrigen geschützten Arten wurden im Rahmen der Abarbeitung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung berücksichtigt. Die Abarbeitung der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände ist in Heft 10 Kap. 10 (S. 341 ff.) des festgestellten Artenschutzrechtlichen Fachbeitrags dargestellt.

In den Planunterlagen wird dargelegt, dass die beantragte Hafenerweiterung nicht mit Erfüllung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände gem. § 44 BNatSchG einhergeht. Dieser Einschätzung wird von der Planfeststellungsbehörde gefolgt.

Eine Verletzung artenschutzrechtlicher Verbote wurde für die potentiell betroffenen Fische Schnäpel und Europäischer Stör sowie für den Schweinswal näher betrachtet und im Ergebnis für die Fische direkt ausgeschlossen.

Für den Schweinswal wird die Verletzung artenschutzrechtlicher Verbote ebenfalls ausgeschlossen, allerdings mit Hilfe des Einsatzes von Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen. Insbesondere werden in der Zeit von Mitte März bis Ende Mai, während des verstärkten Einschwimmens von Schweinswalen in die Elbe, keine Rammarbeiten durchgeführt.

¹⁶ Heft 10, UVP-Bericht, Kapitel 8.3.1.2, „Vereinbarkeit der Maßnahmen mit den Schutzgebieten“

Für die europäischen Vogelarten werden die Angaben des artenschutzrechtlichen Fachbeitrages durch eine Brutvogelerfassung in 2017 bestätigt, bei welcher auch planungsrelevante Gastvögel nachgewiesen werden konnten. Im Einzelnen werden für die Vogelarten: Bachstelze, Karmingimpel, Austernfischer, Steinwälzer, Brandseeschwalbe, Flusseeeschwalbe, Kormoran, Flussuferläufer, Sandregenpfeifer, Berghänfling und Brandgans die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Nr. 1–3 BNatSchG ausgeschlossen. Für die Bachstelze als Brutvogel wird ein signifikant erhöhtes Tötungsrisiko unter Beachtung einer Bauzeitenregelung für die Baufeldfreimachung ausgeschlossen. Für die Gastvögel Steinwälzer, Brandseeschwalbe, Flusseeeschwalbe, Kormoran, Flussuferläufer, Sandregenpfeifer, Berghänfling stehen im Bereich des Altenbrucher Hafens und der Baumrönne Flächen zur Verfügung, auf denen vor einigen Jahren eine ökologische Aufwertung durchgeführt wurde. Einige der genannten wertgebenden Rastvogelarten werden davon profitieren, da sie auf diese Flächen ausweichen können.

Das planfestgestellte Vorhaben ist somit auch vor dem Hintergrund des Artenschutzes nach den § 44 Abs.1 BNatSchG zulässig.

II.3.8 Naturschutz und Landespflege

II.3.8.1 Allgemeine naturschutzfachliche Optimierungsgebote und 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 Landschaftspflegerischen Begleitplanes (LBP), der sich in Heft 10, Kapitel 8, S.194 ff. der Planunterlagen findet, 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 Landschaftspflegerischen Begleitplanes, 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 Ermittlungsinintensität des Landschaftspflegerischen Begleitplanes ist ausreichend.

II.3.8.2 Maßnahmen zur Kompensation

Um erhebliche Beeinträchtigungen für die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes und das Landschaftsbild durch das Bauvorhaben zu vermeiden, sind verschiedene Vermeidungs-, Schutz-, Gestaltungs- und Minimierungsmaßnahmen vorgesehen. Diese sind in Ziffer II.3.5 dieses Beschlusses zu den jeweiligen Schutzgütern aufgezählt.

Trotz der vorgesehenen Palette von Maßnahmen führt das Bauvorhaben zu nicht vermeidbaren erheblichen Beeinträchtigungen, die nicht entsprechend ausgeglichen werden können (vgl. Antrag auf Planfeststellung, Heft 10, S. 283 ff.). Deshalb werden mit diesem Beschluss Ersatzmaßnahmen festgestellt.

Zu den im Landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Maßnahmen haben die unteren Naturschutzbehörden das Benehmen gemäß § 17 Abs.1 BNatSchG hergestellt.

II.3.8.3 Befreiung gemäß § 67 Abs. 1 BNatSchG für die Baumaßnahme in Cuxhaven

Für die planfestgestellten Hafenbaumaßnahmen werden ca. 11 ha „Brackwasserwatt der Ästuare ohne Vegetation höherer Pflanzen“ als besonders geschützte Biotope nach § 30 BNatSchG beeinträchtigt. Die Voraussetzungen für eine Befreiung nach § 67 Abs.1, S.1 BNatSchG liegen vor, da überwiegende Gründe des öffentlichen Interesses gegeben sind und die entsprechenden Ersatzmaßnahmen in den festgestellten Planunterlagen enthalten sind. Die erforderliche Befreiung gilt aufgrund der Konzentrationswirkung mit Erlass des Planfeststellungsbeschlusses als erteilt. Das Einvernehmen der zuständigen Naturschutzbehörde (NLWKN, Betriebsstelle Brake-Oldenburg) wurde hergestellt.

II.3.8.4 Ausnahme gemäß § 30 Abs. 3 BNatSchG für die Kompensationsfläche im Bereich Neuhaus (Oste)

Die geplante Kompensationsmaßnahme in Neuhaus (Oste) (Landkreis Cuxhaven) ist mit einer dauerhaften Beeinträchtigung / Zerstörung des gesetzlich geschützten Biotoptyps „Schilfröhricht der Brackmarsch“ auf ca. 0,7 ha verbunden. Durch die Entwicklung von Schilfröhrichten auf über einem Hektar derselben Fläche wird der Verlust ausgeglichen. Die erforderliche Ausnahme nach § 30 BNatSchG Abs. 2 gilt aufgrund der Konzentrationswirkung mit Erlass des Planfeststellungsbeschlusses als erteilt. Das Einvernehmen mit der zuständigen Naturschutzbehörde (Landkreis Cuxhaven) wurde hergestellt.

II.3.8.5 Befreiungen gemäß § 67 Abs. 1 BNatSchG i. V. m. § 5 der Schutzgebietsverordnung des NSG „Elbe und Inseln“ für die Kompensationsmaßnahmen an der Elbe im Bereich des Landkreises Stade

Die Kompensationsflächen Allwörden und Brammersand befinden sich innerhalb der Abgrenzungen des Naturschutzgebiets "Elbe und Inseln" (NSG LÜ 048 / LK Stade 2018). Die Voraussetzungen für eine Befreiung von den Verboten des § 5 der Schutzgebietsverordnung des NSG „Elbe und Inseln“ liegen vor, da die definierten Kompensationsziele nach Umsetzung der Maßnahmen, die Schutz und Erhaltungsziele der ausgewiesenen Schutzgebiete unterstützen. Das Benehmen mit der zuständigen Naturschutzbehörde (LK Stade) wurde hergestellt.

Die Kompensationsmaßnahmen werden seitens des Landkreises Stade nicht als notwendige Maßnahme im Sinne des Art 6 der FFH-RL gesehen und sind damit zur Kompensation geeignet.

Die erforderliche Befreiung gilt aufgrund der Konzentrationswirkung mit Erlass des Planfeststellungsbeschlusses als erteilt.

II.3.8.6 Ausnahme gemäß § 30 Abs. 3 BNatSchG für die Kompensationsflächen an der Elbe

Soweit mit den im Deichvorland der Elbe festgestellten Maßnahmen besonders geschützte Biotope nach § 30 BNatSchG ergänzt durch § 24 NAGB-NatSchG beeinträchtigt werden, liegen die Voraussetzungen für die Erteilung einer Ausnahme nach § 30 Abs. 3 BNatSchG vor, da die ggf. betroffenen Biotope „Naturnahe Brackmarschpriele“ und „Schilfröhrichte der Brackmarsch“ unmittelbar vor Ort ausgeglichen werden.

Die erforderliche Befreiung gilt aufgrund der Konzentrationswirkung mit Erlass des Planfeststellungsbeschlusses ggf. als erteilt.

II.3.9 **Belange der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung**

Die Belange der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung stehen dem Vorhaben nicht entgegen.

Für den Lückenschluss wird eine großflächige Aufspülung in der Bundeswasserstraße Elbe vorgenommen. An- und abfahrende, an der Kaianlage liegende Schiffe sowie Be- oder Entladungsvorgänge können sich auf Schifffahrtswege sowie auf die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs auswirken.

Der Abstand der Liegeplätze zum Fahrwasser ist ein wichtiges Kriterium für die Sicherheit der liegenden Schiffe und für die Größe des Manövrierraumes außerhalb des Fahrwassers. In den ursprünglich beantragten Plänen war im Bereich des Liegeplatzes 6 eine vorgesezte RoRo-Rampe vorgesehen. Dies hatte die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung als problematisch angesehen, weil dadurch die verlängerte vordere Kailinie des Liegeplatzes 4 elbseitig nicht eingehalten würde. Der Abstand zur südlichen Fahrrinnenbegrenzung verringerte sich dadurch auf ein Maß, das nach Auffassung des WSA Cuxhaven nicht mehr mit den Schifffahrtsbelangen vereinbar ist. Die Antragstellerin hat daraufhin auf den Bau der RoRo-Rampe verzichtet. Ein entsprechendes Änderungsverfahren wurde durchgeführt. Die RoRo-Rampe ist entfallen.

Das WSA Cuxhaven weist darauf hin, dass der Durchgangsverkehr jederzeit mit einer sicheren Geschwindigkeit passieren können muss. Auswirkungen dieser Passagen unter Einhaltung einer sicheren Geschwindigkeit seien von den Betreibern uneingeschränkt hinzunehmen. Eine gesonderte Rücksichtnahme auf bestimmte Umschlagsprozesse sei nicht möglich. Der Durchgangsverkehr auf der Elbe habe in jedem Fall Vorrang vor an-/ablegendem Verkehr. Die Antragstellerin hat dies im Anhörungsverfahren zugesichert. Einen entsprechenden ausdrücklichen Hinweis auf den Vorrang des durchgehenden Schiffsverkehrs hat die Planfeststellungsbehörde in Ziffer I.5.3.3 dieses Beschlusses aufgenommen.

Gemäß § 31 Abs. 1 WaStrG bedarf die Benutzung einer Bundeswasserstraße oder die Errichtung, die Veränderung oder der Betrieb einer Anlage in, über oder unter ihr oder an ihrem Ufer einer strom- und schifffahrtspolizeilichen Genehmigung, wenn durch die beabsichtigte Maßnahme eine Beeinträchtigung des für die Schifffahrt erforderlichen Zustands der Bundeswasserstraße oder der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu erwarten ist. Bei den Liegeplätzen 5 bis 7 handelt es sich um Maßnahmen, von der solche Beeinträchtigungen ausgehen können.

Zur Verhütung oder zum Ausgleich von Beeinträchtigungen des für die Schifffahrt erforderlichen Zustands der Bundeswasserstraße oder der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs kann gemäß § 31 Abs. 4 WaStrG die strom- und schifffahrtspolizeiliche Genehmigung unter Auflagen und Bedingungen erteilt werden. Die von der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung im Anhörungsverfahren vorgeschlagenen Nebenbestimmungen hat die Planfeststellungsbehörde in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen

(vgl. Ziffer I.5.1.3). Den Belangen der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung wurde damit Rechnung getragen, so dass sie dem Vorhaben nicht entgegenstehen.

Auf weitere Einzelheiten wird in der Abhandlung der Stellungnahme des WSA Cuxhaven unter Ziffer III.1.9 eingegangen.

II.3.10 Flächeninanspruchnahme, Belange der Landwirtschaft

Für die Hafenausbaumaßnahme selbst werden keine landwirtschaftlich genutzten Flächen beansprucht. Die Hafenanlagen werden überwiegend auf Flächen hergestellt, die durch Aufspülung von Wasserflächen gewonnen werden. Die Flächen gehören zur Bundeswasserstraße Elbe und befinden sich im Eigentum des Bundes. Die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung wurde beteiligt und hat im Zuge der Anhörung darauf hingewiesen, dass das entsprechende Teilstück der ehemaligen Wasserfläche der Bundesrepublik Deutschland, Bundeswasserstraßenverwaltung: Gemarkung Nordsee / Elbe, Flur 4, Flurstück 1/52, in das Eigentum des Landes Niedersachsen übergehen kann, wenn durch das Land Niedersachsen ein Antrag nach § 1 Abs. 3 Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG) bei der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) gestellt wird. Eigentumsrechtliche Bedenken bezüglich der aufgespülten Hafenumfläche haben sich im Verfahren nicht ergeben.

Mit diesem Planfeststellungsbeschluss werden jedoch auch Kompensationsmaßnahmen nach dem BNatSchG bzw. NAGBNatSchG im Bereich Neuhaus (Oste) sowie im Allwörderer Außendeich und im Brammersand festgesetzt. Die Landwirtschaft wird zum Teil durch Entzug (Anlage von Wasserflächen und Grabenaufweitungen, Pflanzungen), im Übrigen durch Extensivierung der landwirtschaftlichen Nutzung im Rahmen der Kompensationsmaßnahmen betroffen. Die Kompensationsflächen haben eine Gesamtgröße von 77,84 ha, davon im Bereich Neuhaus (Oste) von ca. 12,4 ha, im Bereich Allwörderer Außendeich ca. 29,75 ha und im Brammersand ca. 35,69 ha.

Einwendungen bezüglich der vorgesehenen Flächeninanspruchnahme wurden nicht erhoben. Die Landwirtschaftskammer Niedersachsen -Bezirksstelle Bremervörde- hat im Anhörungsverfahren mitgeteilt, dass keine Bedenken bestehen. Auf einem Großteil der Flächen ist weiterhin Landbewirtschaftung vorgesehen, doch sind die Auflagen zur Extensivierung so weitreichend, dass die landwirtschaftliche Produktion dadurch stark beeinträchtigt wird.

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. Es ist nicht realistisch,

dass sich Entsiegelungsmaßnahmen in solch großem Umfang verwirklichen lassen. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nimmt die Planung auf agrarstrukturelle Belange hinreichend Rücksicht. Die Verpflichtung zur Kompensation war von der Antragstellerin zu erfüllen. Das 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, sind bereits im Eigentum der Antragstellerin. 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 verdient insoweit den Vorzug.

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.

III. Stellungnahmen und Einwendungen

III.1 Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange

III.1.1 Stadt Cuxhaven

(Stellungnahme vom 11.07.2019)

Bauplanungsrechtliche Bedenken gegen die festgestellte Hafenausbaumaßnahme wurden von der Stadt Cuxhaven als Trägerin der kommunalen Planungshoheit im Anhörungsverfahren nicht vorgetragen. Die Stadt Cuxhaven hat keine immissionsschutzrechtlichen Bedenken. Sie hat dargelegt, dass die städtebauliche Einschätzung des an die neuen Liegeplätze angrenzenden Siedlungsgefüges als Großgemengelage mit dem Schallschutzanspruch „MI“ (Mischgebiet) zu beurteilen sei.

Es wird ausgeführt, dass in den rechtsverbindlichen Bebauungsplänen Nr. 113/1 „Südlich Hafenzubringer“ und Nr. 110 „Nördlich Hafenzubringer“ folgender Planungsansatz in die planerische Abwägung eingestellt wurde und aus den Begründungen dieser Bebauungspläne wie folgt zitiert:

B-Plan 110, Seiten 11 u. 12:

„Berücksichtigt man die angesprochene Geräusch-Vorbelastung durch die vorhandenen bzw. ausgewiesenen Hafen-, Gewerbe- und Industrieflächen, so ist festzustellen, dass die jeweils maßgeblichen Orientierungswerte in der Nachtzeit bereits weitgehend ausgeschöpft werden.“

Unter Beachtung der Ausführungen nach Absatz 2.2.6 der Musterverwaltungsvorschrift wird eine Überschreitung der nach geltendem Bauplanungsrecht heranzuziehenden Orientierungswerte für die nächstgelegenen Wohnbauflächen in der direkten Nachbarschaft des Hafengebietes als hinnehmbar erachtet. Im Absatz 2.2.6 der Musterverwaltungsvorschrift ist diesbezüglich eine Überschreitung um bis zu 5 dB(A) „hinnehmbar“ unter dem Gesichtspunkt des „Gebotes der gegenseitigen Rücksichtnahme“. Jedoch wird gleichzeitig eine Obergrenze des Abwägungsspielraumes bei den Orientierungswerten/Richtwerten für MI-Gebiete gesehen. Hieraus ergibt sich im vorliegenden Fall, dass im Bereich der betroffenen Wohnbauflächen eine Immissionsbelastung von bis zu 45 dB(A) in der Nachtzeit mit städtebaulichen Planungsgrundsätzen vereinbar ist".... „Ebenso wie am Rande der nächstgelegenen Wohnbebauung beiderseits der Papenstraße bzw. im Bereich Tamms Weg wird im Rahmen der Abwägung aufgrund der gewachsenen Nachbarschaft zu einem ausgedehnten Hafengebiet sowie aufgrund des Runderlasses des Nds. Sozialministers vom 10.02.1983 (Textpassage siehe Schalltechnisches Gutachten, Seite 15 - 16) der Schutzanspruch eines allgemeinen Wohngebietes (WA - BauNVO) zugrunde gelegt. Des Weiteren wird auch hier im Sinne der o. a. Ausführungen die Musterverwaltungsvorschrift mit der Möglichkeit einer Überschreitung der Orientierungswerte um bis zu 5 dB(A) veranschlagt."

B-Plan 113/1. Seite 8. 4. Absatz:

„Der Betrachtungsbereich mit bestehenden und im Bau befindlichen Hafenanlagen, angegliederten Gewerbe- und Industriebetrieben sowie den südlich anschließenden Siedlungsbereichen am Wolfenbütteler Weg, Tamms Weg, Tamms Trift („Müllersiedlung“) und auch der Siedlungsbereich am Grodener Mühlenweg lässt sich städtebaulich als Großgemengelage charakterisieren. Die Siedlungsbereiche sind entsprechend gewerblich geprägt.

Die damit einhergehende vorhandene und plangegebene Lärm-Vorbelastung mit z. T. Mischgebietswerten nachts gemäß DIN 18005 "Schallschutz im Städtebau" ist aufgrund des Gebotes der gegenseitigen Rücksichtnahme (hier Rücksicht gegenüber der bestehenden gewerblichen Entwicklung bzw. der gegebenen gewerblichen Prägung innerhalb der Großgemengelage) akzeptabel.“

Dazu wird angemerkt, dass im Rahmen der Planfeststellungen zum Liegeplatz 9 und zum Liegeplatz 4 die städtische Stellungnahme hinsichtlich der genauen Lage Gemengelage wie folgt präzisiert wurde:

„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.“

Seitens der Stadt Cuxhaven wird dazu ausgeführt, dass der vorgenannte Planungsansatz, basierend auf der städtebaulichen Einschätzung des betroffenen stadträumlichen Gefüges als Großgemengelage, aus der Sicht der Stadt Cuxhaven mit den städtebaulichen Planungsgrundsätzen (Veranschlagung einer vorhandenen Geräusch-Vorbelastung, Gebot der gegenseitigen Rücksichtnahme, Mischgebietswerte als Obergrenze des Abwägungsspielraumes) vereinbar und damit auch für die weitere Hafenentwicklung (Liegeplätze 5 bis 7) maßgebend sei.

Demgemäß sei für die nächstgelegene Wohnbebauung aufgrund der vorhandenen bzw. plangegebenen Geräusch-Vorbelastung aus schalltechnischer Sicht der Schutzanspruch vergleichbar einem MI-Gebiet zu berücksichtigen. Davon unberührt bleibe der Schutzanspruch des Allgemeinen Wohngebiets in den übrigen Belangen des Immissi-

onsschutzes. Darüber hinaus werde bei der schalltechnischen Beurteilung des 8. Liegeplatzes - bzw. aktuell bei den Liegeplätzen 5 bis 7 - nicht auf die Einhaltung der Immissionsrichtwerte (für Mischgebiete) abgestellt.

Vielmehr werde berücksichtigt, dass die hier am stärksten betroffene Wohnbebauung aufgrund der o. a. Geräusch-Vorbelastung entsprechend den Regelung nach Nr. 2.2 der TA Lärm nicht mehr im Einwirkungsbereich der hier zu beurteilenden Anlage (8. Liegeplatz und aktuell Liegeplätze 5 bis 7) liegen dürfe.

Dabei werde auf die o. a. Sichtweise einer „bestehenden Gemengelage“ abgestellt. Im Schallgutachten wurde dargelegt, dass die beim Regelbetrieb des Liegeplatzes zu erwartenden Geräuschimmissionen den Immissionsrichtwert tags für MI-Werte um mindestens 20 dB(A) und nachts um mehr als 10 dB(A) unterschreiten. Damit liege die Wohnbebauung gemäß Nr. 2.2 TA-Lärm nicht mehr im Einwirkungsbereich der zu betrachtenden Anlage, wenn auf die Sichtweise einer „bestehenden Gemengelage“ abgestellt werde.

Entsprechend den Regelungen der TA Lärm werde dabei der Begriff „Anlage“ als Beschreibung für den jeweiligen Liegeplatz verwendet. Damit werde das „10 dB(A)- Kriterium“ zwar mehrfach angewendet - was den Regelungen der TA Lärm nicht widerspreche - sei aber weiterhin als ausreichend konservativer Ansatz zu verstehen. Die im jeweiligen Schallgutachten dargelegte - mögliche – Geräuschbelastung beschreibe den Zustand einer zeitgleichen betrieblichen Vollauslastung auf allen Hafen- und Gewerbeflächen. Insbesondere in der Nachtzeit könne dies als konservativer Ansatz bewertet werden, da nicht bei allen „Betrieben“ die „lauteste Nachtstunde“ in die gleiche volle Nachtstunde falle.

Abschließend weist die Stadt Cuxhaven darauf hin, dass die seinerzeit erfolgte, o. a. bauleitplanerische Einschätzung zum Belang Immissionsschutz mit dem Land Niedersachsen als Eigentümer der Hafen- und Hafenerweiterungsflächen und dem Sachverständigenbüro Bonk-Maire-Hoppmann GbR (nunmehr PartGmbH) ausführlich erörtert wurde. Es sei das Ergebnis einer sachgerechten Abwägung aller Belange.

Die von der Stadt vorgetragene städtebaulichen Einschätzungen hat die Planfeststellungsbehörde bei der immissionsrechtlichen Beurteilung zugrunde gelegt. Ergänzend wird auf die allgemeine Begründung in Ziffer II.3.3 Bezug genommen.

Die Stadt Cuxhaven hat im Erörterungstermin zutreffend darauf hingewiesen, dass sich das Stadtgebiet und damit die kommunale Planungshoheit ausschließlich auf die Landflächen erstreckt, die Wasserflächen der Elbe lägen im gemeindefreien Gebiet. Deshalb könne eine Bauleitplanung für die neuen Terminalflächen erst nach Bauabschluss und Inkommunalisierung erfolgen. Die Stadt hält eine Bauleitplanung für erforderlich und hat bestätigt, dass nach Abschluss der Baumaßnahme und Inkommunalisierung der Hafenerweiterungsflächen zügig die entsprechenden Bauleitplanverfahren eingeleitet werden. So sei auch bei den Liegeplätzen 8, 9 und 4 verfahren worden.

Im Erörterungstermin hat die Stadt Cuxhaven die baurechtliche Genehmigungsfähigkeit des späteren Betriebs, der sog. Suprastruktur bestätigt. Es wurde dargelegt, dass beabsichtigt sei, im Bauleitplan, wie vom GAA Cuxhaven angeregt, Emissionskontingente festzulegen.

Die festgestellte Planung berücksichtigt die bau- und immissionsrechtlichen Belange hinreichend. Auf die Ausführungen in Ziffer II.3.3.2 und III.1.10 sowie auf die Zusage in Ziffer I.5.2.2 wird verwiesen

Die Stadt hat aus deich- und wasserrechtlicher Sicht keine grundsätzlichen Bedenken gegen das geplante Vorhaben. Aus Sicht der Stadt Cuxhaven müsse bei der geplanten Maßnahme die Aufrechterhaltung der Deichsicherheit während der gesamten Bauzeit, und natürlich auch nach dem Ausbau, oberste Priorität besitzen.

Die Stadt Cuxhaven bittet darum, aus Gründen der Deichsicherheit und des Küstenschutzes folgende Auflagen in den Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen:

- Vor Baubeginn ist im Deichbereich ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen.

Hierzu wurde die Nebenbestimmung Ziffer I.5.1.2.1 aufgenommen.

- Vor Beginn der Aufspülungen ist statisch nachzuweisen, dass die Auflast nicht zu Grundbrüchen oder anderen Beschädigungen des Deichkörpers führen kann.

Hierzu wurde die Nebenbestimmung Ziffer I.5.1.2.2 aufgenommen.

- Es ist ein statischer Nachweis über die Tragfähigkeit der Verkehrsflächen auf dem geschliffenen Deich (Liegeplätze 6 und 7) zu führen.

Hierzu wurde die Nebenbestimmung Ziffer I.5.1.2.3 aufgenommen.

- Der Bauablauf ist so einzurichten, dass direkte Eingriffe in den Deich so sommernah wie möglich erfolgen.

Hierzu wurde die Nebenbestimmung Ziffer I.5.1.2.5 aufgenommen.

- Die Baustelle ist sturmflutsicher zu betreiben. Baumaterialien und Baumaschinen sind so zu lagern, dass sie im Sturmflutfall nicht auftreiben oder rechtzeitig aus dem Deichvorland verbracht werden können.

Hierzu wurde die Nebenbestimmung Ziffer I.5.1.2.7 aufgenommen.

- Sämtliche Baumaßnahmen im Deichbereich sind in Übereinstimmung mit den EAK 2002 durchzuführen. Abweichungen sind von der Deichbehörde zu genehmigen.

Hierzu wurde die Nebenbestimmung Ziffer I.5.1.2.8 aufgenommen.

- Der Treibselräumweg ist deutlich, etwa durch einen massiven Bordstein von der übrigen Terminalfläche zu trennen.

Bezüglich der Kennzeichnung wurde im Erörterungstermin eine einvernehmliche Regelung zwischen der Stadt Cuxhaven, dem Cuxhavener Deichverband, der Antragstellerin und der Planfeststellungsbehörde gefunden. Auf die Nebenbestimmung in Ziffer I.5.1.2.4 wird verwiesen.

- Die Entwässerung des Treibselräumweges einschließlich der verbleibenden Deichaußenböschung (Liegeplatz 5) ist zu gewährleisten.

Hierzu wurde die Nebenbestimmung Ziffer I.5.1.2.9 aufgenommen.

- Sandflug, der bei der Herstellung der Kaianlagen entstehen kann, ist durch geeignete Maßnahmen zu minimieren.

Hierzu wurde die Nebenbestimmung Ziffer I.5.1.5.3 aufgenommen.

- Die Antragstellerin hat alle Schäden, die durch die Baumaßnahme am Deich entstehen, auf Weisung des Deichverbandes oder der unteren Deichbehörde unverzüglich auf ihre Kosten zu beseitigen.

Hierzu wurde die Nebenbestimmung Ziffer I.5.1.2.10 aufgenommen.

- Die Einbauten (Verkehrsflächen im Deich) werden Bestandteile des Deiches, der Antragstellerin obliegt auch nach der Fertigstellung die Unterhaltungs- und Verkehrssicherungspflicht.

Hierzu wurde die Nebenbestimmung Ziffer I.5.1.2.11 aufgenommen.

- Anlagen im Deich, sowie zu verlegende Ver- und Entsorgungsleitungen im Zuge dieser Baumaßnahmen sind besonders abzustimmen bzw. von der unteren Deichbehörde zu genehmigen, soweit sie nicht Bestandteil der Planfeststellung sind.

Hierzu wurde die Nebenbestimmung Ziffer I.5.1.2.13 aufgenommen. Ergänzend wird auf die Nebenbestimmung Ziffer I.5.1.8.3 verwiesen.

- Die Grenzen des Deiches sind nach Abschluss der Baumaßnahmen festzulegen.

Hierzu wurde im Erörterungstermin eine einvernehmliche Regelung zwischen der Stadt Cuxhaven, dem Cuxhavener Deichverband und der Planfeststellungsbehörde gefunden. Auf die Nebenbestimmung in Ziffer I.5.1.2.4 wird verwiesen.

- Auch nach Inbetriebnahme des Terminals ist zu gewährleisten, dass die Stadt Cuxhaven sowohl als untere Deichbehörde als auch im Rahmen sonstiger Gefahrenabwehr und der Cuxhavener Deichverband zur Erledigung seiner Arbeiten als Träger der Deicherhaltung jederzeit ungehindert Zugang zum Deich bekommen.

Die Antragstellerin sichert in ihrer Erwiderung zur Stellungnahme zu, dass dies unter Beachtung des ISPS-Codes gewährleistet wird. Hierzu wird die Nebenbestimmung Ziffer I.5.1.2.14 verwiesen.

Für die in den Planunterlagen vorgesehenen Anlagen im Deich werden die erforderlichen deichrechtlichen Genehmigungen gemäß § 14 NDG über die Konzentrationswirkung dieses Planfeststellungsbeschlusses mit erteilt. Dies gilt nicht für die baubedingten Nutzungen von Deichanlagen (Baustellenverkehr). Da hierzu die konkreten Einzelheiten noch nicht feststehen, sind die entsprechenden Erlaubnisse zur Nutzung außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens bei der zuständigen Deichbehörde einzuholen.

Im Erörterungstermin wurde übereinstimmend festgestellt, dass im Planungsbereich kein Deichvorland betroffen ist und daher auch keine Entscheidungen aufgrund der Verordnung zum Schutze des Deichvorlandes¹⁷ einzukonzentrieren sind.

Ergänzend wird auf die allgemeine Begründung in Ziffer II.3.4.1 (Küstenschutz) Bezug genommen.

Die untere Bodenschutzbehörde hat für das Verfahren und die Bauzeit eine bodenkundliche Baubegleitung durch einen entsprechenden Sachverständigen empfohlen. Die schadlose Verwertung von umzulagerndem Bodenmaterial sei durch entsprechende Analysen nachzuweisen. Die Zuordnungswerte des LAGA M 20 (Technische Regeln für die Verwertung von mineralischen Abfällen) sind abhängig von der vorgesehenen Verwertung einzuhalten.

Die Antragstellerin hat dazu in ihrer Erwiderung zur Stellungnahme entgegnet, dass eine Entnahme von Boden nur im Bereich des Hauptdeiches vorgesehen sei.

Jeder entnommene Boden werde untersucht und nach LAGA beprobt. Eine Verunreinigung des Deichbodens werde von der Antragstellerin nicht erwartet. Der Boden solle im Deichbau im Bereich des Cuxhavener Deichverbandes wieder eingebaut werden.

Aus diesem Grunde sehe die Antragstellerin eine bodenkundliche Baubegleitung als nicht erforderlich an.

Im Erörterungstermin hat sich die Stadt Cuxhaven damit einverstanden erklärt, dass auf eine bodenkundliche Baubegleitung verzichtet wird, sofern der entnommene Boden untersucht und beprobt wird und dazu eine entsprechende Nebenbestimmung ergeht. Auf die Nebenbestimmung in Ziffer I.5.1.8.4 wird Bezug genommen. Dadurch wird den vorgetragenen Bedenken Rechnung getragen.

Auch naturschutzfachlich werden seitens der Stadt keine Bedenken vorgetragen.

Die Stadt führt aus, dass die untere Naturschutzbehörde der Stadt Cuxhaven für die inkommunalisierten Flächen der Stadt Cuxhaven oberhalb der Mitteltidehochwasserlinie (MTHW-Linie) zuständig sei. Im Zusammenhang mit dem beantragten Vorhaben beschränke sich die Zuständigkeit innerhalb der Planfeststellungsgrenze Lückenschluss somit auf das dem Deich vorgelagerte Küstenschutzbauwerk einschließlich der Buhnen und den Deich südlich des Liegeplatzes 8 sowie innerhalb des Untersuchungsraumes auf die landseitig angrenzenden Hafensflächen der Bebauungspläne Nr. 110 „Nördlich Hafenzubringer, Nr. 111 „Mehrzweckumschlaganlage“ und Nr. 175 „Offshore Basishafen Cuxhaven“. Zur Illustration ist der Stellungnahme ein Luftbildauszug mit Eintragung der geltenden Stadtgrenze beigefügt.

Die Planfeststellungsbehörde hat bei ihrer Entscheidung diese Zuständigkeiten zugrunde gelegt.

Unter Berücksichtigung dieser Grenzen seien im Zuständigkeitsbereich der Stadt Cuxhaven keine nach § 30 BNatSchG gesetzlich geschützten Biotopie vorhanden. Die

¹⁷ DeichvorlandV vom 16. Mai 1972 (Amtsblatt für den Regierungsbezirk Stade 1972, S. 89)

Brackwasserwattflächen (KWB) lägen unterhalb MTHW und der „Komplex aus sonstigem feuchten Extensivgrünland mit Schilf-Röhricht der Brackwassermarsch (GEF/KRPw) läge innerhalb des rechtsgültigen Bebauungsplanes Nr. 175 „Offshore Basishafen Cuxhaven“ und sei dort als Baufläche SO Hafen festgesetzt, sodass hier § 24 Abs. 1 Nr. 2. NAGBNatSchG einschlägig sei.

Dies berücksichtigt die Begründung des Belang Naturschutz und Landespflege in Ziffer II.3.8 dieses Beschlusses.

Im Zusammenhang mit dem Vorhaben könne es hier durch die geplante Überbauung und Versiegelung zu erheblichen Beeinträchtigungen terrestrischer Flächen (hier Landschaftsdeich mit sonstigem mesophilen Grünland) und der Bühnen als sekundärer Hartsubstratlebensräume kommen, was deren vollständigen Wert- und Funktionsverlust zur Folge hätte.

Die dem Antrag beigefügten Unterlagen seien diesbezüglich ausreichend, um den Bestand an Natur und Landschaft darzustellen und die zu erwartenden Auswirkungen des Vorhabens zu beurteilen.

Zu den vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung sowie zur Kompensation wurde seitens der Stadt Cuxhaven das Benehmen nach § 17 Abs. 1 BNatSchG hergestellt.

Ergänzend wird auf die allgemeine Begründung in Ziffer in Ziffer II.3.8 Bezug genommen.

III.1.2 **Flecken Neuhaus (Oste)**

(Stellungnahme vom 01.07.2019)

Grundsätzlich wird seitens des Flecken Neuhaus (Oste) der Ausbau des Cuxhavener Hafens unterstützt, da er zur wirtschaftlichen Entwicklung der Küstenregion beiträgt. Der Flecken Neuhaus (Oste) ist von dem Vorhaben durch die geplanten Kompensationsmaßnahmen in Neuhaus (Oste) betroffen.

Der Flecken Neuhaus (Oste) begrüßt grundsätzlich die naturschutzfachliche Aufwertung des Areals an der Marienhörne. Jedoch sei anzumerken, dass sich das Landschaftsbild erheblich verändern und der zurzeit freie Blick zur Oste-Landschaft zumindest teilweise eingeschränkt werde. Bei der geplanten Schaffung eines Tidenauenwaldes mit Prielanlage handele es sich um eine naturschutzfachliche hochwertige Maßnahme, die die Attraktivität der Flächen erheblich steigert. Damit dieser Lebensraum auch für den Menschen erlebbar gemacht werde, fordert der Flecken Neuhaus (Oste) die Anlage eines touristisch nutzbaren Naturlehr- und Erlebnispfades. Dieser Lehrpfad solle als Stelzenpfad angelegt werden, damit sichergestellt ist, dass das Verlassen des Lehrpfades nicht möglich sei und somit der übrige Bereich der Kompensationsfläche keine Störungen erfahre. Am Ende des Pfades sollte ein Aussichtsturm die Möglichkeit eröffnen, den gesamten Maßnahmenbereich bis hin zur Aue und Oste einzusehen. Die Maßnahme sei vom Maßnahmenträger in enger Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde und dem Flecken Neuhaus (Oste) zu planen und umzusetzen und in der Zukunft zu unterhalten. Diese Maßnahme würde den Flecken touristisch aufwerten und wäre auch für

die Akzeptanz der Neuhäuser Einwohner gegenüber den Maßnahmen in der Marienhörne hilfreich. Somit sei der Lehr- und Erlebnispfad einschließlich Aussichtsturm als verbindliche Maßnahme in die Planfeststellung aufzunehmen.

Die Antragstellerin hat dazu in ihrer Erwiderung zur Stellungnahme ausgeführt, dass eine Stegroute und ein Aussichtsturm in der Kompensationsfläche vorgesehen seien. Beides werde in den Planunterlagen lediglich nachrichtlich dargestellt. Die genaue Planung und Ausführung sei jedoch Bestandteil eines nachgeordneten Baugenehmigungsverfahrens, in dem die Gemeinde beteiligt und eingebunden werde.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde sind diese Maßnahmen (Stegroute und Aussichtsturm) als landespflegerische Maßnahmen zur Vermeidung (Besucherlenkung) nicht erforderlich. Die Forderung ist deshalb zurückzuweisen. Damit handelt es sich nicht um eine Folgemaßnahme i. S. d. § 75 Abs. 1 VwVfG. Unter einer notwendigen Folgemaßnahme im Sinne des § 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG sind nur solche Regelungen außerhalb der eigentlichen Zulassung des Vorhabens zu verstehen, die für eine angemessene Entscheidung über die durch das Vorhaben aufgeworfenen Probleme erforderlich sind. Deshalb ist eine Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde für die Stegroute und den Aussichtsturm nicht gegeben.

Dies wurde auf dem Erörterungstermin dem Flecken Neuhaus (Oste) erläutert. Zudem wurde darauf hingewiesen, dass die Maßnahme außerhalb dieses Verfahrens durch die zuständige Baubehörde genehmigt werden müsse. Die o. g. Zusage der Antragstellerin wurde in Ziffer I.5.2.12 aufgenommen.

Der Flecken Neuhaus (Oste) ist der Meinung, dass eine Zunahme der Verschlickung der Aue nicht auszuschließen sei und fordert, dass die Antragstellerin die zukünftige Entschlickung der Aue von der Mündung bis zum alten Hafen sicherstellen müsse.

Seitens der Antragstellerin wird eine Zunahme der Verschlickung, als Folge der Kompensationsmaßnahme nicht erwartet. Die Freihaltung des Abflusses der Aue wird für den Bereich zwischen der Mündung in die Oste und dem neugeschaffenen Priel gewährleistet, nicht jedoch der Bereich bis zum alten Hafen. Auf dem Erörterungstermin hat Herr Martens vom Flecken Neuhaus (Oste) diese Sichtweise akzeptiert und die Bedenken insoweit für erledigt erklärt, als eine künftige Unterhaltung über den Bereich zwischen Mündung und dem neu geschaffenen Priel hinaus gefordert wurde. Zur Unterhaltungsverpflichtung bis zum Priel ist die Nebenbestimmung Ziffer I.5.1.2.12 ergangen.

Der Flecken Neuhaus (Oste) fordert, dass die umweltfachlichen Unterlagen unter Ziffer 8.3.1.1 „Avifauna - Brutvögel“ dahingehend zu korrigieren seien, dass auf den Grünflächen keine Bullen, sondern Jungvieh und Kühe grasen sollen. Die Bezeichnung der Vieheinheiten/des Besatzes sei nicht eindeutig und daher zu konkretisieren.

Die Antragstellerin hat in ihrer Erwiderung zur Stellungnahme ausgeführt, dass es sich nicht, wie bei der Begehung der Fläche angenommen, um Bullen, sondern um Jungvieh und Kühe gehandelt habe. Aussagen über die zulässigen Großvieheinheiten/genauere Anzahl der Tiere für die zukünftige Nutzung würden später im Zuge der Ausarbeitung des landespflegerischen Ausführungsplans (LAP) konkretisiert. Dabei würden die Vorgaben des Landkreises Cuxhaven berücksichtigt. Mit der Nebenbestimmung Ziffer I.5.1.7.5 wurde der Antragstellerin aufgegeben, einen LAP zu erstellen. Bei der Erstellung ist auch der Flecken Neuhaus (Oste) zu beteiligen. Im Erörterungstermin wurde seitens der Antragstellerin zugesagt, dass im LAP festgeschrieben werde, dass keine

Bullen für die Beweidung dieser Flächen zugelassen werden. Siehe hierzu die Zusage Ziffer I.5.2.6. Diese Regelungen tragen den Bedenken des Fleckens Neuhaus (Oste) hinreichend Rechnung.

Der Flecken Neuhaus (Oste) regt an, dass in die Maßnahmenbeschreibung unter „M3-Entwicklung eines Weidensaums“ und „M4-Entwicklung einer Weichholzaue mit Senken“, neben den aufgeführten Weidenarten auch die Silberweide aufgenommen werden solle. Diese Weidenart werde in dieser Region immer seltener. Hier biete sich die Chance, einen Lebensraum für die Silberweide zu schaffen. Darüber hinaus seien sofern möglich, Weidenarten zu verwenden, die keinen „Flusenflug“ verursachen würden. Durch den bei Weiden bekannten Flusenflug werde eine Beeinträchtigung der touristischen Einrichtungen Wohnmobilstellplatz und Jachthafen befürchtet.

Die Antragstellerin hat dazu entgegnet, dass die ausgewählten Weidenarten typische Gehölze der Auenvegetation seien und mit regelmäßiger Überschwemmung zurechtkämen. Zudem wird zugesagt, dass auch in größerem Umfang Silberweiden angesiedelt würden. Siehe hierzu die Zusage I.5.2.9.

Der Flecken Neuhaus (Oste) legt dar, dass für die Schaffung des Auenwaldes und der Priellandschaft ca. 27.500 m³ Erdaushub über das Straßennetz des Fleckens abgefahren werden sollen. Die Straßen, insbesondere die Wege hinter dem Jachthafen, die Zufahrtsstraße über den Deich zum Jachthafen und das nachfolgende Straßennetz seien für solchen Schwerlastverkehr nicht ausgelegt. Es sei mit erheblichen Schäden an den Gemeindestraßen zu rechnen. Der Flecken Neuhaus (Oste) lehne daher einen Transport über die Straße ab und fordere einen wasserseitigen Abtransport über die Oste.

Die Antragstellerin hat dazu entgegnet, dass verschiedene Transportwege (auch Wasserwege und Alternativstrecken) des Erdaushubs im Rahmen der Ausführungsplanung generiert würden. Sollte dabei ein Transport über die Straßen der Gemeinde Flecken Neuhaus (Oste) erfolgen müssen, werde im Vorwege ein Beweissicherungsverfahren der Straßen durchgeführt. Die Antragstellerin erläutert, dass die Arbeiten zum Abtransport des Bodens über Land voraussichtlich zwischen 6 und 10 Wochen dauern würden. Zudem könne die Bauzeit in die Wintermonate verlegt werden. Sämtliche durch den Transport entstandenen Schäden werden instandgesetzt. Alle Arbeiten werden mit dem Flecken Neuhaus (Oste) abgestimmt.

Auf dem Erörterungstermin wurde Einvernehmen dahingehend erzielt, dass eine Nebenbestimmung zur Beweissicherung der Transportwege erfolgt. Hierzu ist Nebenbestimmung Ziffer I.5.1.8.2 ergangen. Zudem wurde diskutiert, ob auch ein wasserseitiger Transport über den neu anzulegenden Priel erfolgen könne. Die Antragstellerin hat im Termin erläutert, dass dafür aufwendige Pfahlrammungen nötig seien und auch die Abmessungen der einzusetzenden Schuten genau geprüft werden müssten. Es erfolgte eine Einigung, dass die Antragstellerin im Rahmen der Ausführungsplanung prüft, ob ein alternativer Transport über den Wasserweg (neu anzulegender Priel) möglich ist. Siehe hierzu die Zusage I.5.2.10. Zudem wird eine Zusage aufgenommen, dass die Bodentransporte, wie von der Antragstellerin vorgeschlagen, in die Wintermonate verlegt werden, um Einschränkungen z. B. für den Wohnmobilstellplatz und die Minigolfanlage zu vermeiden. Siehe hierzu die Zusage in Ziffer I.5.2.11.

Der Flecken Neuhaus (Oste) fordert zudem eine Beteiligung im weiteren Verfahren und eine Abstimmung aller Planungen und Maßnahmen in der Marienhörne.

Es wurde die Nebenbestimmung I.5.1.7.5 aufgenommen, nach der der Flecken bei der Erstellung des LAP zu beteiligen ist.

Auf dem Erörterungstermin hat der Flecken Neuhaus (Oste) problematisiert, ob die untere Deichbehörde bzgl. möglicher Setzungen des Ostedeiches aufgrund der Bodentransporte beteiligt werden müsste.

Die Planfeststellungsbehörde weist darauf hin, dass für die Nutzung des Deiches, insbesondere von Deichüberfahrten für Bodentransporte, eine deichrechtliche Erlaubnis der zuständigen Deichbehörde erforderlich sei. Etwaige Nebenbestimmung zur Beweissicherung wären nach Kenntnis der genauen Umstände der Nutzung von der zuständigen Deichbehörde in diesem Erlaubnisverfahren zu treffen. Der Deichverband ist in diesem Verfahren zu beteiligen. Dies müsse jedoch außerhalb dieses Verfahrens geschehen, da die genauen Transportwege noch nicht feststünden. Auf den Hinweis in Ziffer I.5.3.1 wird Bezug genommen.

Durch die getroffenen Nebenbestimmungen und Zusagen wird den Belangen des Fleckens ausreichend Rechnung getragen.

Auf dem Erörterungstermin hat der Flecken Neuhaus (Oste) ein Thema angesprochen, dass bisher noch nicht in der Stellungnahme enthalten war. Er hat erläutert, dass durch die Kompensationsmaßnahme in Neuhaus (Oste) ein von der Jugendfeuerwehr geschaffenes Biotop (kleiner Teich mit Bäumen umsäumt auf einer Fläche von ca. 200 m²) tangiert werde und in die Maßnahme mit einbezogen werden sollte. Die Antragstellerin sagt dies im Termin zu und erläutert, dass dies nur außerhalb des Verfahrens geschehen könnte, da dies nicht Gegenstand des Antrags auf Planfeststellung sei. Die Planfeststellungsbehörde stimmt dieser Ansicht zu.

Die Zusage der Antragstellerin, das Biotop mit einzubeziehen, wurde in Ziffer I.5.2.12 aufgenommen.

III.1.3 **Samtgemeinde Land Hadeln**

(Stellungnahme vom 16.07.2019)

Die Samtgemeinde Land Hadeln schließt sich der Stellungnahme des Fleckens Neuhaus (Oste) inhaltlich vollständig an.

Es wird daher auf die Ziffer III.1.2 dieses Beschlusses verwiesen.

III.1.4 **Gemeinde Wischhafen**

(Stellungnahme vom 27.06.2019)

Seitens der Gemeinde Wischhafen werden bezüglich des festgestellten Vorhabens keine Bedenken geäußert oder Hinweise gegeben. Die Gemeinde Wischhafen ist dadurch betroffen, dass Ausgleichsmaßnahmen auf dem Brammersand (Elbe) vorgesehen sind. Die Gemeinde möchte in diesem Zusammenhang wissen, ob Öffentlichkeitsarbeiten (Werbetafeln etc.) geplant seien.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde können der Antragstellerin solche Maßnahmen zur Öffentlichkeitsarbeit nicht verpflichtend auferlegt werden. Sie sind als landespflegerische Maßnahmen zur Vermeidung (Besucherlenkung) nicht erforderlich. Die Forderung ist deshalb zurückzuweisen.

Die Antragstellerin hat sich in ihrer Erwiderung zur Stellungnahme jedoch dahingehend geäußert, dass sie sich außerhalb des Verfahrens bei Bedarf mit der Gemeinde Wischhafen einvernehmlich einigen werde, wie die Öffentlichkeit über diese Maßnahme informiert werden kann. Auf die Zusage der Antragstellerin in Ziffer I.5.2.15 wird Bezug genommen.

III.1.5 **Landkreis Stade**

(Stellungnahme vom 11.06.2019)

Der Landkreis Stade weist darauf hin, dass das eigentliche Vorhaben im Landkreis Cuxhaven liege und daher Bewertungen zum Eingriff, zur Umweltverträglichkeit und eine naturschutzfachliche Bewertung vom Landkreis Cuxhaven zu erfolgen hat. Er sei jedoch für die Kompensationsmaßnahmen im Allwördener Außendeich sowie auf dem Brammersand zuständig sei.

Zu diesen Kompensationsmaßnahmen hat der Landkreis Stade folgende Anmerkungen:

Der Landkreis legt dar, dass die Flächen in der Flächenkulisse des FFH-Gebietes „Untere Elbe“ und des EU-Vogelschutzgebietes „Untere Elbe“ lägen. Die Maßnahmen seien als Projekt im Sinne des § 34 BNatSchG zu sehen und auf ihre Verträglichkeit zu prüfen. Aufgrund der vorliegenden Unterlagen könne eine Verträglichkeit bescheinigt werden. Dies bestätigt das Ergebnis der Planfeststellungsbehörde, die in Ziffer II.3.6 dargelegt hat, dass es sich um ein FFH-verträgliches Projekt handelt.

Die beschriebenen Maßnahmen würden seitens des Landkreises Stade nicht als notwendige Maßnahmen im Sinne des Art. 6 der FFH-RL gesehen und seien damit für eine Kompensation geeignet. Die Kompensationsflächen liegen im Naturschutzgebiet „Elbe und Inseln“. Die vorgesehenen Maßnahmen seien mit dem Schutzzweck und den Entwicklungszielen des Naturschutzgebietes vereinbar und trügen zur Verbesserung des Lebensraumes und der Lebensraumtypen bei. Ebenfalls trügen sie zur Verbesserung der Erhaltungszustände der wertbestimmenden Vogelarten des EU-Vogelschutzgebietes bei.

Bedenken bezüglich der vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen ergeben sich dadurch also nicht. Es ergeben sich im Hinblick auf die Ziele des Naturschutzgebietes keine Zielkonflikte. Die Maßnahmen sind als Kompensationsmaßnahmen zulässig, da sie keine Sowieso-Maßnahmen darstellen, die im Zuge der Gebietsentwicklung ohnehin zu erfolgen hätten. Auf die Ausführungen in Ziffer II.3.6 wird Bezug genommen.

Die Ausarbeitung des Landespflegerischen Ausführungsplanes müsse in enger Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde des Landkreises Stade erfolgen.

Die Antragstellerin hat dies in ihrer Erwiderung zur Stellungnahme zugesichert.

Für die landespflegerischen Maßnahmen ist gemäß Nebenbestimmung Ziffer I.5.1.7.6 eine Ausführungsplanung (LAP) zu erstellen, die insbesondere mit den zuständigen Naturschutzbehörden abzustimmen ist.

Für die Umsetzung der Maßnahmen wird seitens des Landkreises Stade eine Umweltbaubegleitung gefordert.

Die Nebenbestimmung Ziffer I.5.1.7.6. gibt der Antragstellerin auf, eine Umweltbaubegleitung einzusetzen, deren Aufgabe u. a. auch die regelmäßige Abstimmung mit den zuständigen Naturschutzbehörden beinhaltet.

Damit wird den Bedenken hinreichend Rechnung getragen.

Aus wasserwirtschaftlicher Sicht fordert der Landkreis Stade, dass die Deichfußentwässerung jederzeit gewährleistet sein müsse. Sollte die Deichfußentwässerung nicht einwandfrei funktionieren, sei der Graben vom Eigentümer (NPorts) aufzureinigen, so dass die Entwässerung komplikationslos funktioniert.

Die Antragstellerin hat dies zugesichert und ausgeführt, dass sie bzw. der Pächter sich verpflichte, die Abflussgräben der Deichentwässerung bei Bedarf zu räumen und zu entkrauten.

Die Antragstellerin ist als Grundeigentümerin für die Gräben unterhaltungspflichtig. Darüber hinaus hat sie die Pflicht, durch Vorkehrungen negative Auswirkungen auf Anlagen Dritter infolge des Baus ihrer Anlagen zu vermeiden. Die Planfeststellungsbehörde hat hierzu die Nebenbestimmung Ziffer I.5.1.2.17 verfügt.

Ergänzend hat die Antragstellerin darauf hingewiesen, dass die Vorfluter in ihrer Funktion bestehen blieben und die Entwässerung somit gegeben sei. Zudem würden im Rahmen der Erstellung des LAP der Landkreis und die Deich- und Unterhaltungsverbände beteiligt. Durch die hierzu ergangenen Nebenbestimmungen in den Ziffern I.5.1.7.6 sowie I.5.1.7.7 ist die Wahrung der genannten Belange sichergestellt.

Der Landkreis Stade weist darauf hin, dass Im Rahmen der Transportfahrten sowohl der Treibselräumweg als auch die Deichüberfahrt und der Deichverteidigungsweg keinen Schaden nehmen dürften. Sollte es durch die Transporte zu Schäden kommen, seien diese von den Bauherren in Absprache mit dem Deichverband und auf eigene Kosten zu beheben.

Die Antragstellerin hat dies zugesichert und ein Beweissicherungsverfahren vorgeschlagen. Die Planfeststellungsbehörde hat hierzu die Nebenbestimmung Ziffer I.5.1.2.1 aufgenommen.

Für die Bereiche Archäologie und Raumordnung hat der Landkreis Stade vorgetragen, dass keine Bedenken bestünden, sofern die v. g. Punkte berücksichtigt würden.

III.1.6 **Landkreis Cuxhaven**

(Stellungnahme vom 08.07.2019)

Aus regionalplanerischer Sicht werden seitens des Landkreises Cuxhaven keine Bedenken gegen die Planung erhoben.

Aus Sicht des Amtes für Wasser- und Abfallwirtschaft - Fachgebiet Wasserwirtschaft - des Landkreises Cuxhaven bestehen unter Berücksichtigung der Stellungnahme keine grundsätzlichen Bedenken gegen das geplante Vorhaben. Es werden folgende Anregungen und Bedenken vorgetragen:

Im Bereich Neuhaus (Oste) sei die Entwicklung eines Tideauwaldes mit Weich- und Hartholzauenbereichen sowie die Herstellung eines Prieles im Deichvorland der Oste geplant. Gemäß § 21 Abs.1 des Nds. Deichgesetzes seien die Eigentümer und Nutzungsberechtigten verpflichtet, das Deichvorland zum Schutze des Hauptdeiches zu

pflegen. Der Landkreis Cuxhaven habe am 24.03.1982 aufgrund von § 21 Abs. 4 NDG eine Deichvorlandverordnung erlassen (Amtsblatt für den Landkreis Cuxhaven Nr. 17 vom 29.04.1982). Diese Verordnung gelte auch für das Deichvorland der Oste. Durch die derzeitige Nutzung des Kompensationsbereiches werde die gesetzliche Forderung des Nds. Deichgesetzes umfassend umgesetzt.

Die Entwicklung eines Tideauwaldes an gleicher Stelle könne deichrechtlich daher nur dann zugelassen werden, wenn durch Pflegemaßnahmen des Auwaldes sichergestellt werde, dass sich dieser nicht nachteilig für die Deichsicherheit auswirke. Welche Pflegemaßnahmen im Einzelnen in welchen Zeitabständen erforderlich seien und wie diese technisch umgesetzt werden können, sei für den Landkreis Cuxhaven aufgrund mangelnder Erfahrung nicht zu beurteilen. Wenn die Planfeststellungsbehörde die Pflege des Auwaldes durch Nebenbestimmungen regeln würde, bestünden seitens der Deichbehörde keine Bedenken. Der Landkreis weist ausdrücklich auf den Widerrufsvorbehalt gemäß § 4 Abs. 2 der Deichvorlandverordnung hin. Eine Ausnahmegenehmigung nach der Deichvorlandverordnung müsse widerrufen werden, wenn durch die gestattete Benutzung des Vorlandes der Bestand des Hauptdeiches oder seiner Schutzwerke gefährdet werde. Der Landkreis Cuxhaven gehe davon aus, dass die PF-Behörde an diese Vorgabe gebunden sei.

In die Abwägung hat die Planfeststellungsbehörde den Belang Deichsicherheit und Küstenschutz mit einem sehr hohen Gewicht eingestellt. Auf die Ausführungen in Ziffer II.3.4.1 wird verwiesen. Die Feststellung der beantragten Kompensationsmaßnahme Neuhaus (Oste) konnte nur erfolgen, weil zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde durch die aufgenommenen Nebenbestimmungen sichergestellt wird, dass relevante Nachteile in Bezug auf die Deichsicherheit und den Küstenschutz nicht entstehen. Die Antragstellerin hat in ihrer Erwiderung zur Stellungnahme zugesichert, das Gebiet regelmäßig zu kontrollieren, abgestorbene oder umgestürzte Bäume aus dem Gebiet zu entfernen oder gegen Abtreibung zu sichern. Zudem hat die Antragstellerin zugesagt, nach Hinweisen und/oder Anlassbezogen (zum Beispiel nach Stürmen) zusätzliche unverzügliche Kontrollen und ggf. Unterhaltungs- oder Sicherungsmaßnahmen durchzuführen.

Die Planfeststellungsbehörde hat hierzu die Nebenbestimmung unter Ziffer I.5.1.2.15 aufgenommen.

Der Landkreis Cuxhaven fordert eine einvernehmliche Abstimmung der Ausführungsplanung für den Aussichtsturm mit der unteren Deichbehörde.

Die Antragstellerin hat dazu in ihrer Erwiderung zur Stellungnahme ausgeführt, dass eine Stegroute und ein Aussichtsturm in der Kompensationsfläche vorgesehen seien. Beides werde in den Planunterlagen lediglich nachrichtlich dargestellt. Die genaue Planung und Ausführung sei jedoch Bestandteil eines nachgeordneten Baugenehmigungsverfahrens, in dem die untere Deichbehörde beteiligt und eingebunden werde.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde sind die Stegroute und der Aussichtsturm als landespflegerische Maßnahmen zur Vermeidung (Besucherlenkung) nicht erforderlich. Dies hat die Antragstellerin auf dem Erörterungstermin zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde erläutert. Zudem wurde darauf hingewiesen, dass die Maßnahme außerhalb dieses Verfahrens durch die zuständige Baubehörde genehmigt werden müsse. Auf die Ausführungen zur Stellungnahme des Fleckens Neuhaus (Oste) in Ziffer III.1.2 sowie die Zusage der Antragstellerin in Ziffer I.5.2.12 wird Bezug genommen.

Der Landkreis Cuxhaven führt aus, dass das prielförmige Gewässer zweiter Ordnung „Aue“ im Deichvorland durch die geplante Kompensationsmaßnahme unmittelbar in seiner wasserwirtschaftlichen Eigenschaft als Hafenzufahrt für den Neuhäuser Hafen und als einzige Vorflut für das Einzugsgebiet des Neuhaus-Bülkauer Kanals, der Sielshörne sowie der Rönne betroffen sei. Dies bedeute, dass alle Flächen westlich und südlich der Wingst einschließlich des Balksee vom Wasserstand der tidebeeinflussten Aue abhängig seien. Die zunehmende Verschlickung der Aue mache den betroffenen Verbänden und Anliegern zu schaffen. Die Funktion der Entwässerung über die Aue sei auch unter dem Aspekt des Klimawandels unbedingt aufrecht zu erhalten.

Der Landkreis bemängelt, dass der Einfluss des geplanten Prieles auf das künftige Sedimentationsverhalten der Aue nicht betrachtet worden sei. Aus diesem Grunde sei sicherzustellen, dass künftige Unterhaltungen der Aue durch die Kompensationsmaßnahme nicht wesentlich erschwert bzw. unmöglich gemacht werden. Ufersicherungs- Stromsicherungs- und Baggerungsarbeiten müssten auch künftig für zulässig erklärt werden.

Eine Zunahme der Verschlickung oberhalb der Einmündung des neu angelegten Priels als Folge der Kompensationsmaßnahme ist nicht zu erwarten.

Im noch zu erstellenden LAP erfolgen genaue Berechnungen und Darstellungen über Lage, Tiefe, Querschnitt und Ausgestaltung des neuen Priels. Der neuangelegte Priel wird einen Spüleffekt entwickeln, so dass bei Niedrigwasser durch den Ebbstrom Sedimente aus der Aue wieder in die Oste getragen werden. Durch die vorher erfolgte Ausbaggerung der Aue wird die Strömung wieder mehr Dynamik zwischen Hafen und Oste erhalten.

Die Freihaltung des Abflusses der Aue wird für den Bereich zwischen der Mündung in die Oste und dem neugeschaffenen Priel gewährleistet, nicht jedoch für den Bereich bis zum alten Hafen. Zur Unterhaltungsverpflichtung ist die Nebenbestimmung unter Ziffer I.5.1.2.12 ergangen. Die festgestellten Kompensationsmaßnahmen haben nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde keinen Einfluss auf die künftige Unterhaltung der Aue. Die Festsetzungen beziehen sich räumlich ausschließlich auf den angelegten Priel. Ufersicherungsarbeiten im Bereich der Aue sind ohne Einschränkungen so zulässig und möglich wie bisher.

Der Landkreis regt zudem an, ein Pflege- und Entwicklungskonzept für den betroffenen Abschnitt der Aue aufzustellen.

Die Antragstellerin entgegnet in ihrer Erwiderung zur Stellungnahme, dass dies nicht vorgesehen sei. Die Planfeststellungsbehörde hält dies für diesen Abschnitt aufgrund der v. g. Nebenbestimmung zur Unterhaltungsverpflichtung auch nicht für erforderlich. Im Bereich der Aue selbst ist keine Maßnahme vorgesehen, sondern die Antragstellerin hat lediglich sicherzustellen, dass sich in diesem Bereich keine negativen Auswirkungen ergeben.

Aus der Perspektive der Baudenkmalpflege des Landkreises Cuxhaven wird mitgeteilt, dass die Baudenkmale des Landkreises Cuxhaven vom Vorhaben nicht betroffen seien, da sich das festgestellte Projekt im Stadtgebiet von Cuxhaven befindet. Im Stadtgebiet sei die Stadt Cuxhaven selbst untere Denkmalschutzbehörde.

Bezüglich der Kompensationsfläche in Neuhaus (Oste) werde davon ausgegangen, dass dort keine Baudenkmale des Landkreises betroffen seien. Insofern würden zum

Vorhaben keine Bedenken bestehen. Auf die Anzeigepflichten nach § 14 NDSchG bei Bodenfunden bzw. Fundstellen wird in Ziffer I.5.3.10 hingewiesen.

Die untere Naturschutzbehörde weist darauf hin, dass sich die Beurteilungen zu den Planunterlagen auf die im Landschaftspflegerischen Begleitplan geplante externe Kompensationsfläche in Neuhaus (Oste) beziehe. Im direkten Wirkungsbereich des geplanten Vorhabens „Lückenschluss“ seien die unteren Naturschutzbehörden der Stadt Cuxhaven und des NLWKN zuständig.

In der Stellungnahme des Landkreises Cuxhaven wird ausgeführt, dass die für den Hafenausbau in Cuxhaven eingeplante Ersatzfläche im Oste-Außendeich bei Neuhaus (Oste) mit der Umsetzung des geplanten Maßnahmenkonzeptes unter der Prämisse der Entwicklung eines tidegeprägten, von Graben-/Prielsystemen durchzogenen Außendeichkomplexes zu Auwald-Biotopkomplexen und Ästuargrünland-Ausprägungen ein hohes Entwicklungs- und Aufwertungspotential zu seltenen, stark unterrepräsentierten FFH-Lebensraumtypen (FFH-LRT) darstelle. Die Entwicklung der FFH-LRT stelle u. a. eine periphere Situationsverbesserung der Erhaltungsziele des direkt angrenzenden FFH-Gebietes „Untere Elbe“ (DE2018-331) dar. Mit der Umsetzung des geplanten Maßnahmenkonzeptes erhalte die Ersatzfläche eine besonders hohe Aufwertung der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes sowie für den Arten- und Biotopschutz.

Es wird erläutert, dass die Entwicklung des Maßnahmenkonzeptes der Kompensationsfläche in Neuhaus (Oste) im Vorwege zwischen der Antragstellerin, dem Planungsbüro und der UNB des Landkreises Cuxhaven konzipiert und abgestimmt worden sei. Der Landkreis bittet in seiner Stellungnahme jedoch, die folgenden, aus seiner Sicht erforderlichen Änderungen und Ergänzungen zu dem vorgelegten „Landschaftspflegerischer Begleitplan“ (LBP) vom 30. April 2019 im Planfeststellungsbeschluss als Nebenbestimmung aufzunehmen:

Der Landkreis fordert, dass die Maßnahmenkonkretisierung für die beantragte Kompensationsfläche in Neuhaus (Oste) in der im Kap. 8.3.1 bereits aufgeführten nachgeordneten „Landschaftspflegerischen Ausführungsplanung“ (LAP) nach der Planfeststellung mit der UNB des Landkreises Cuxhaven abzustimmen sei.

Die Antragstellerin sichert dies in ihrer Erwiderung zu. Die Planfeststellungsbehörde hat hierzu die Nebenbestimmung Ziffer I.5.1.7.5. aufgenommen.

Der Landkreis hält eine Umwelt-Baubegleitung (UBB) für die landschaftspflegerischen Maßnahmen in Neuhaus (Oste) für erforderlich und erläutert, dass die UBB für eine fachgerechte und zeitnahe Umsetzung der landschaftspflegerischen Maßnahmen und insbesondere der naturschutzrechtlichen Anforderungen, die sich u. a. für die FFH-Anhang-Arten und den artenschutzrelevanten Ansprüchen ergeben, Sorge. Durch die UBB seien außerdem während der Bauausführung auftretende, unvorhersehbare Konflikte mit naturschutzfachlichen/- rechtlichen und artenschutzrechtlichen Belangen zu vermeiden.

Die Antragstellerin sichert dies zu. Die Planfeststellungsbehörde hat dies mit der Nebenbestimmung in Ziffer I.5.1.7.7 vorgegeben.

Im Kap. 8.3.1.2 „Beschreibung des geplanten Maßnahmenkonzeptes“ sei als Ergänzung der textlichen Ausführungen unter dem Punkt „Bodenmanagement“ aufzunehmen, dass

sofern überschüssiger Aushubboden nicht deichfähig sein sollte und abgefahren wird, der Verbleib des abzufahrenden Bodens mit der UNB des Landkreises Cuxhaven abzustimmen sei, um Sekundäreingriffe durch Bodenverfüllungen zu vermeiden.

Die Antragstellerin sichert dies zu. Die Planfeststellungsbehörde weist darauf hin, dass für Ablagerungen gesonderte Genehmigungen erforderlich wären, die außerhalb dieses Verfahrens beantragt werden müssen. Im Übrigen wird zum Thema Boden Bezug genommen auf die Zusage unter Ziffer I.5.2.4 und die Nebenbestimmung I.5.1.8.4.

Des Weiteren fordert der Landkreis, dass die im Kap. 8.3.1.2 „Beschreibung des geplanten Maßnahmenkonzepts“ dargestellte Kompensationsfläche Neuhaus (Oste) (Abbildung 59, Seite 228) der UNB des Landkreises Cuxhaven auf der Datenbasis von ALKIS für das Kompensationsflächenverzeichnis nach § 17 Abs.6 BNatSchG zur Verfügung zu stellen sei.

Die Antragstellerin sichert dies zu. Auf die in Ziffer I.5.1.7.9 verfügte Nebenbestimmung wird verwiesen.

Der Landkreis legt dar, dass im Kap. 8.4 „Antrag auf Ausnahme und/oder Befreiung“ für die Kompensationsflächen im LK- Cuxhaven hervorzuheben sei, dass die Voraussetzungen für die „Ausnahme gemäß § 30 Abs. 3 BNatSchG von den Verboten des § 30 Abs. 2 BNatSchG“ im Planfeststellungsverfahren aufgrund des in den Planunterlagen dargestellten Ausgleiches der Beeinträchtigungen gegeben seien.

Im Erörterungstermin hat Herr Schumacher für das Naturschutzamt als bisher in der Stellungnahme des Landkreises Cuxhaven nicht genannten Punkt ein Monitoring für die Kompensationsmaßnahme in Neuhaus (Oste) gefordert. Er halte dies für erforderlich, um ggf. nachbessern zu können. Es wurde auf dem Erörterungstermin vereinbart, dass das landschaftspflegerische Planungsbüro ARSU hierzu einen Vorschlag erarbeitet und dass dieser Vorschlag dann mit der zuständigen UNB (NLWKN, GB IV, Bst. Brake-Oldenburg) abgestimmt werde und ggf. als Zusage in den PFB aufgenommen werde. Siehe hierzu die Zusage I.5.2.13.

Seitens des Gesundheitsamtes des Landkreises Cuxhaven werden gegen den o. g. Lückenschluss nach vorliegenden Unterlagen keine Bedenken erhoben, da im schalltechnischen Gutachten keine relevanten Auswirkungen durch Lärmimmissionen (Verkehrs-, Betriebs-, Baulärm) festgestellt wurden.

III.1.7 **NLWKN, Betriebsstelle Brake-Oldenburg, GB IV**

(Stellungnahme vom 05.07.2019)

Der GB IV der Betriebsstelle Brake-Oldenburg des NLWKN äußert als Träger öffentlicher Belange (TÖB) – untere Naturschutzbehörde - die folgenden Bedenken, Hinweise und Anregungen zu den Planunterlagen.

Der NLWKN Brake-Oldenburg - Regionaler Naturschutz- erläutert, dass er gemäß ZuStVO Naturschutz im niedersächsischen Küstengewässer außerhalb des Nationalparks „Niedersächsisches Wattenmeer“ die Aufgaben der unteren Naturschutzbehörde (UNB) wahrnehme. Durch das geplante Vorhaben sei dieser Bereich unmittelbar betroffen, allerdings nur bis zu einer Fertigstellung des geplanten Lückenschlusses, da dann die Hafentflächen dauerhaft oberhalb MThw lägen und ggfs. auch kommunalisiert würden.

Er führt aus, dass im Vorfeld dieses Planfeststellungsverfahrens bereits eine detaillierte und umfangreiche Beteiligung, z. B. im Scoping-Verfahren (UVP) und bei naturschutzfachlichen Fragestellungen (z. B. Kompensation) sowie deren Berücksichtigung bzw. Bearbeitung in den Planunterlagen erfolgt sei.

Zur FFH-Verträglichkeitsprüfung (§ 34 BNatSchG) teilt der GB IV Brake-Oldenburg mit, dass dem Inhalt, Umfang und Ergebnis der durchgeführten Verträglichkeitsprüfung für die in der Zuständigkeit des NLWKN als UNB befindlichen Natura 2000-Gebiete zugestimmt werde. Das detailliert geprüfte FFH-Gebiet „Untere Elbe“ (DE 2018-331) sei vom NLWKN für seinen Zuständigkeitsbereich im westlichen Teil dieses Gebietes, wie in den Planunterlagen dargelegt, im Jahr 2018 als Naturschutzgebiet (NSG) „Niedersächsischer Mündungstrichter der Elbe“ ausgewiesen worden.

Das geplante Vorhaben liege komplett außerhalb des FFH-/NSG-Gebietes mit einem Abstand von im Minimum ca. 380 m. Vorhabenbedingte (bau-, anlage- und betriebsbedingt) erhebliche Auswirkungen seien insgesamt nicht zu erwarten. Der für die Bauphase als Vermeidungsmaßnahme vorgesehene Ausschluss von Rammarbeiten zwischen März bis Ende Mai und auch weiterer Maßnahmen zur Lärminderung seien wichtig und im Beschluss entsprechend festzulegen, ggf. auch als schadensbegrenzende Maßnahme.

Hierzu wird auf die Nebenbestimmung in Ziffer I.5.1.7.1 verwiesen.

Zum LBP und der Eingriffsbewertung (§ 14 BNatSchG) führt der GB IV Brake-Oldenburg aus, dass in der Eingriffsbewertung im Ergebnis von dauerhaften erheblichen Beeinträchtigungen (Terminal, Liegewanne, Zufahrt) ausgegangen werde, für die insgesamt in einem Umfang von ca. 132 ha entsprechende Kompensationsmaßnahmen - insbesondere Ersatzmaßnahmen - vorgesehen seien. Diese Kompensationsflächen lägen nicht im direkten Zuständigkeitsbereich des NLWKN als UNB. Entsprechend der bisherigen Abstimmung, werde weiterhin eine gemeinsame Umsetzung der Kompensation als sinnvoll angesehen.

Die Nebenbestimmungen unter Ziffer I.5.1.7.5 und I.5.1.7.6 beinhalten eine Abstimmungsverpflichtung mit dem GB IV Brake-Oldenburg bei den Kompensationsmaßnahmen.

Zu den Gesetzlich geschützten Biotopen (§ 30 BNatSchG) bemerkt der GB IV Brake-Oldenburg, dass das geplante Vorhaben mit einer dauerhaften Beeinträchtigung/Zerstörung des gesetzlichen geschützten Biotoptyps „Brackwasserwatt der Ästuare ohne Vegetation höherer Pflanzen (KWB)“ im Bereich der Terminals verbunden (ca. 11 ha) sei. Dieses sei in den Planunterlagen (LBP) ausreichend und nachvollziehbar dargelegt worden.

Da keine entsprechenden Ausgleichsmaßnahmen möglich bzw. nicht dargelegt seien, bleibe nur eine Befreiung gemäß § 67 BNatSchG. Diese Befreiung könne aus Sicht als zuständige Naturschutzbehörde erteilt werden, sofern der beantragte Planfeststellungsbeschluss auch erfolge.

Der GB IV Brake-Oldenburg hat um Informationen aus den erfolgten Stellungnahmen von Naturschutzverbänden zu diesem Thema gebeten und sich eine ggf. erforderliche Ergänzung seiner Stellungnahme vorbehalten.

Die Antragstellerin hat dem GB IV Brake-Oldenburg am 24.07.2019 die Stellungnahme vom BUND zugesandt. Weitere Naturschutzverbände haben keine Stellungnahme abgegeben. Eine Ergänzung der Stellungnahme des GB IV Brake-Oldenburg erfolgte nicht,

sodass die Befreiung nach § 67 BNatSchG erteilt werden kann. Auf die Ausführungen in den Ziffern I.5.3.1 sowie II.3.8.3 wird Bezug genommen.

Bezüglich der Kompensationsflächen und des entsprechenden Verzeichnisses weist der GB IV Brake-Oldenburg daraufhin, dass er im Rahmen seiner regionalen beratenden Zuständigkeit im Bereich der Naturschutzstation Unterelbe als Aufgabe habe, auf eine Vernetzung der Aktivitäten der verschiedenen Akteure hinzuwirken und darauf zu achten, dass sich Einzelmaßnahmen zu einem naturschutzfachlich sinnvollen Gesamtkonzept zusammenfügen. Die für das beantragte Vorhaben vorgesehene Maßnahmenplanung in Allwörden füge sich gut in weitere in der Nachbarschaft bereits umgesetzte bzw. noch umzusetzende Maßnahmen der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) ein und ergänze diese im Sinne der Erhaltungsziele des EU-Vogelschutzgebietes Unterelbe und des FFH-Gebietes Unterelbe. Südlich an den Planbereich der Karte 9 unmittelbar angrenzend sei von der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung eine ganz ähnliche Maßnahme geplant. Die Umsetzung soll in 2020 erfolgen. Hier sei ebenfalls die Anlage eines Priels vorgesehen. Von Süden kommend endet dieser Priel in etwa dort, wo auch der von NPorts vorgesehene Priel endet. Aus fachlicher Sicht sei es dringend geboten, diese beiden Planungen zusammen zu betrachten und diese beiden Prielenden zu verbinden. Dadurch könnte auch der beabsichtigte Tideeinfluss weiter verbessert und die Verschlickungstendenzen dieser beiden Prielenden erheblich reduziert werden. Daher werde vorgeschlagen, eine großdimensionierte Verrohrung (Hamco-Profil) oder Brücke zur Querung des Priels mit einzuplanen. Aus diesem Grund mache es auch Sinn, die unmittelbar angrenzende Planung der WSV zur Anlage eines Priels nachrichtlich in die Karte 9 (Heft 10, Anhang 1) aufzunehmen und den Anschluss mit der WSV abzustimmen.

Die Antragstellerin hat dazu in der Erwiderung der Stellungnahme ausgeführt, dass der Anschluss des Priels für diese Kompensationsmaßnahme nicht notwendig sei. Der Vorschlag sei zwar wünschenswert, es müsse jedoch geklärt werden, in welches Planverfahren der Anschluss integriert werden könne. Da weitere Planungen im Raum stünden, wird angeregt, diese Maßnahme dort frühzeitig vorzuschlagen und dann ggf. in ein weiteres Planverfahren aufzunehmen.

Die Planfeststellungsbehörde hat die mit dem Antrag vorgelegte Planunterlagen zur Landespflge geprüft. Sie ist zu dem Ergebnis gekommen, dass die Bilanzierung nachvollziehbar ist und darlegt, dass die trotz Vermeidungsmaßnahmen verbleibenden Eingriffe durch die vorgesehenen Ersatzmaßnahmen hinreichend kompensiert werden. Die vorgeschlagene Maßnahme ist fachlich wünschenswert, aber über die festgestellten landespflegerischen Maßnahmen hinaus nicht erforderlich. Auf die allgemeine Begründung in Ziffer II.3.8 wird Bezug genommen.

Der GB IV Brake-Oldenburg führt aus, dass die Erfahrungen mit den in der Nachbarschaft bereits umgesetzten Kompensationsmaßnahmen der WSV (Elbvertiefung) gezeigt habe, dass eine kontinuierliche naturschutzfachliche Betreuung der Flächenbewirtschaftung auch nach Herstellung der Maßnahme dauerhaft erforderlich sei, um die Kompensationsziele nach Herstellung der Flächen auch dauerhaft zu gewährleisten. Eine entsprechende Betreuung zur flexiblen Steuerung der Grünlandnutzung und Erfolgskontrolle sei daher, für die Zeit nach Herstellung der Flächen, im LBP zu verankern. Der LAP für o. g. Maßnahmen sollte in enger Abstimmung mit dem NLWKN (Naturschutzstation Unterelbe) erstellt werden.

Die Antragstellerin hat zugesagt, dass eine mehrjährige Funktionskontrolle (Monitoring) in den Kompensationsflächen erfolgen werde. Hierzu wird das beauftragte landschaftspflegerische Planungsbüro (ARSU) ein Konzept erarbeiten, welches in der Zusage unter Ziffer I.5.2.14 festgeschrieben wurde.

Der GB IV Brake Oldenburg weist darauf hin, dass die drei Kompensationsflächen in den Landkreisen Cuxhaven und Stade in das jeweilige Kompensationskataster mit den entsprechenden Informationen eingetragen werden müssen. Siehe hierzu die NB unter Ziffer I.5.1.7.9.

Der GB IV Brake-Oldenburg hält die in den jeweiligen Maßnahmenblättern zu diesen Kompensationsmaßnahmen erfolgten Hinweise zur deren zeitlichen Umsetzung für zu allgemein. Da sich bereits alle Flächen im Eigentum von NPorts befänden, sei (nicht wie bisher „kann“) mit der Umsetzung ggfs. bereits vorab oder zumindest sofort mit Baubeginn anzufangen.

Die Antragstellerin hat dazu entgegnet, dass die Umsetzung der Kompensationsmaßnahmen mit Beginn der Baumaßnahmen zum Lückenschluss erfolgen werde. Siehe hierzu die NB unter Ziffer I.5.1.7.4.

Eine Umsetzung von Maßnahmen vor Beginn der Arbeiten für die Hafenerweiterung ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde naturschutzfachlich nicht zwingend erforderlich.

III.1.8 **Generaldirektion Wasserstraßen- und Schifffahrt, Standort Kiel (GDWS)** (Stellungnahme vom 12.07.2019 und 19.09.2019)

Die GDWS verweist auf die erfolgten Abstimmungsgespräche zur Zuständigkeit für das festgestellte Hafenausbauvorhaben „Lückenschluss“ und begründet, dass eine sachliche Zuständigkeit der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung nach WaStrG nicht gegeben sei.

Grundsätzlich sei gemäß § 12 Absatz 1 WaStrG die GDWS zuständige Planfeststellungsbehörde, wenn es um den Aus- und Neubau der Bundeswasserstraßen als Verkehrsweg geht. Die Länder seien demgegenüber für die Errichtung von Häfen auf Basis des Landesrechts zuständig. Für die sachliche Zuständigkeit des Bundes sei entscheidend, ob die Bundeswasserstraße als Verkehrsweg betroffen ist.

Die Zweckrichtung des Vorhabens „Lückenschluss“ sei der Ausbau des Hafens Cuxhaven. Die allgemeinen wasserrechtlichen Vorschriften würden nicht durch das WaStrG verdrängt. Bei der Errichtung der Liegeplätze 5 bis 7 handele es sich um hafenbauliche Maßnahmen. Soweit im Zufahrtsbereich zwischen Kaikante und Fahrwinne Ausbaggerungen erforderlich sind, hätten diese untergeordnete Bedeutung.

Es wird auf die allgemeine Begründung in Ziffer II.2.1 dieses Beschlusses Bezug genommen. Die GDWS und der NLWKN sind übereinstimmend zu dem Ergebnis gelangt, dass die Zuständigkeit für die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens bei der Landeswasserbehörde liegt.

Weiterhin weist die GDWS darauf hin, dass der Abstand der Liegeplätze zum Fahrwasser ein wichtiges Kriterium für die Sicherheit der liegenden Schiffe und für die Größe des Manövrierraumes außerhalb des Fahrwassers sei. Sie schlägt vor, die Variante 3 zu

bevorzugen oder die Planung der derzeit dauerhaft in die Elbe ragende RoRo-Rampe zu überarbeiten, damit die Verschiebung des Verkehrs in Richtung des Fahrwassers sich auf das Mindestmaß beschränkt.

Die Antragstellerin hat die Hafenplanung daraufhin überarbeitet. Die RoRo-Rampe vor dem Liegeplatz 6 ist entfallen. Die Bedenken der GWDS haben sich damit erledigt. Auf die Ausführungen in der allgemeinen Begründung in Ziffer II.3.9 sowie in den Ausführungen zur Stellungnahme des WSA Cuxhaven in Ziffer III.1.9 wird Bezug genommen.

III.1.9 Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Cuxhaven (WSA)

(Stellungnahmen vom 12.07.2019 und 30.08.2019)

Das WSA weist darauf hin, dass der beantragte Lückenschluss nicht zu Mehrbelastungen der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) führen dürfe. Hier sei insbesondere, die zwischen der Antragstellerin und der WSV abgeschlossene Vereinbarung zu Messkampagnen im Zusammenhang mit der Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe an die Containerschifffahrt von Bedeutung. Diesbezüglich müsse die Antragstellerin auf das WSA Cuxhaven zukommen, um ggf. Korrekturen zu vereinbaren.

Es handelt sich bei dem festgestellten Vorhaben bereits um das vierte Hafenprojekt in diesem Elbeabschnitt. Im Zuge des Baus der Liegeplätze 8, 9 sowie 4 liefen noch die Messkampagnen aus dem Planfeststellungsbeschluss zur Anpassung der Fahrrinne der Unter- und Außenelbe an die Containerschifffahrt vom 22.02.1999. Weder aufgrund der Erfahrungen aus den bereits abgeschlossenen Baumaßnahmen noch aufgrund anderer heutiger Erkenntnisse, haben sich konkrete Hinweise ergeben, dass das Vorhaben Lückenschluss Auswirkungen auf das Beweissicherungsverfahren, das im Planfeststellungsbeschluss zur Anpassung der Fahrrinne der Unter- und Außenelbe an die Containerschifffahrt vom 23.04.2012 festgelegt wurde, haben wird. Die Antragstellerin hat jedoch zugesagt, bezüglich der o.g. Messkampagnen eine einvernehmliche Lösung mit dem WSA Cuxhaven zu finden, sofern die Messungen bis zum Baubeginn der Liegeplätze 5 bis 7 noch nicht abgeschlossen sein sollten. Auf die in Zusage in Ziffer I.5.2.6 wird Bezug genommen.

Aus Sicht der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung hat der Abstand der Hafenausbaumaßnahme zur Fahrrinne eine entscheidende Bedeutung für die Belange Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs. Das WSA hat zutreffend darauf hingewiesen, dass im Erläuterungsbericht vom 30.04.2019 an verschiedenen Stellen, insbesondere im Zusammenhang mit der Darstellung der Varianten, die Abstände zur Fahrrinne nicht korrekt dargestellt sind. Die Antragstellerin hat die Daten überarbeitet. Im Erörterungstermin wurde vom WSA nur noch bemängelt, dass sich der Versatz tatsächlich zwischen den Liegeplätzen 6 und 7 und nicht wie angegeben zwischen Liegeplatz 5 und 6 ergebe. Im nunmehr festgestellten Erläuterungsbericht ist auch dies korrigiert und zutreffend ausgeführt, dass die am Liegeplatz 4 vorhandene vordere Kailinie an den Liegeplätzen 5 und 6 beibehalten wird und sich zu den zu den weiteren Liegeplätzen 7 und 8 ein landseitiger Versatz ergibt.

Aufgrund der in der Stellungnahme des WSA vom 12.07.19 vorgetragenen Bedenken in Bezug auf die Variantenwahl hat die Antragstellerin den Plan überarbeitet. Mit Stellungnahme vom 30.09.2019 hat das WSA erklärt, dass mit dem Wegfall der RoRo-Rampe

vor dem Liegeplatz 6 die Forderungen bezüglich der Abstände zur südlichen Fahrinnenbegrenzung und zum Tonnenstrich erfüllt seien, da dadurch die vereinbarte Baulinie nicht mehr überschritten werde. Die diesbezüglichen Bedenken haben sich erledigt. Auch im Erörterungstermin wurde vom WSA bestätigt, dass sich die nautischen Bedenken durch die erfolgte Planänderung erledigt hätten.

Im Erörterungstermin hat das WSA erklärt, dass auch die Bedenken bezüglich der Schiffssimulationen durch die Planänderungen ausgeräumt seien.

Das WSA bemängelt, dass im Erläuterungsbericht unter dem Gliederungspunkt 4.2.4 "Weitere Planfeststellungen" die Planfeststellungsbeschlüsse zur Fahrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe an die Containerschiffahrt nicht aufgeführt sind. Der Erläuterungsbericht wurde von der Antragstellerin entsprechend überarbeitet, so dass diese Bedenken erledigt sind.

Im ursprünglichen Antrag auf Planfeststellung war im Zufahrtsbereich eine Wassertiefe von NN -17,50 m vorgesehen. Das WSA hat auf die planfestgestellte Ausbautiefe der Fahrrinne im Vorhabensgebiet von -18,41 bis -18,87 m NHN (DHHN 2016 / HS170) hingewiesen. Damit die Antragstellerin ohne Versatz mit der wasserseitigen Zufahrt an die Fahrrinne anschließen kann, müsse das Ausbauziel der wasserseitigen Zufahrt in diesem Anschlussbereich dieser Tiefe der Fahrrinne (-18,41 – bis 18,87 m NHN) entsprechen und nicht wie im Erläuterungsbericht angegeben -17,50 m NN. Der überarbeitete Erläuterungsbericht trägt dem Rechnung. Die Zufahrtstiefe wurde angepasst, so dass diese Bedenken erledigt sind.

Das WSA fordert, dass die Antragstellerin Unterhaltungsmaßnahmen nur im Einvernehmen mit dem WSA Cuxhaven durchführt, da die Hafenzufahrten und Liegewannen innerhalb der Bundeswasserstraße Elbe liegen. Dies berücksichtigt die Nebenbestimmung Ziffer I.5.1.3.1.1.

Das WSA Cuxhaven hat dargelegt, dass eine Entnahme von 2,2 Mio. m³ Sand aus der Bundeswasserstraße Elbe zur Aufspülung der Terminalfläche nicht zugesagt werden könne. Aufgrund der Auswertungen der Bundesanstalt für Wasserbau (BAW) sei in den letzten Jahren von einem erheblichen Sedimentverlust im äußeren Elbe-Ästuar von mehreren 10 Mio. m³ auszugehen. Daher werde eine erhebliche negative Auswirkung durch zusätzliche Sedimententnahmen gesehen. Aus diesem Grund lehne das WSA Cuxhaven die Entnahme von weiteren Sedimenten aus der Elbe ab.

Die Antragstellerin hat dargelegt, dass aufgrund fehlender Sandmengen in der Elbe geplant sei, die für den Bau der Liegeplätze 5 bis 7 benötigten Sandmassen aus dem Zuständigkeitsbereich des WSA Weser - Jade - Nordsee zu entnehmen. Die Antragstellerin hat der Planfeststellungsbehörde den Schriftwechsel mit dem WSA vorgelegt. Das WSA Weser - Jade - Nordsee hat der Antragstellerin mitgeteilt, dass nach Erteilung einer strom- und schiffahrtspolizeilichen Genehmigung grundsätzlich die Möglichkeit der Entnahme von bis zu 3 Mio. m³ Sand aus der Fahrinnenunterhaltung des Jedefahrwassers bestehe.

Das WSA weist darauf hin, dass der Durchgangsverkehr zur Aufrechterhaltung der Schifffahrts-, Wirtschafts- und Hafenbelange aller Elbanlieger und Transitwege Vorrang

habe und durch den Hafенbetrieb nicht über die geltenden Verkehrsvorschriften hinaus beeinträchtigt werden dürfe.

Die Planfeststellungsbehörde hat dies durch Aufnahme des Hinweises in Ziffer I.5.3.3 deutlich gemacht. Weiterhin wird auf die Ausführungen in der allgemeinen Begründung unter Ziffer II.3.9 Bezug genommen.

Das WSA hält es für erforderlich, dass durch die Hafенbehörde eine Hafенordnung erstellt wird, die die maximalen Windstärken für das An- und Ablegen und die Anzahl und Stärke der zu verwendenden Schlepper entsprechend den Simulationsergebnissen regelt.

Hafенbehörde für die von NPorts betriebenen Häfen ist das Referat 31.1 des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung. NPorts selbst hat keine Zuständigkeiten als Hafенbehörde. Deshalb konnte gegenüber der Antragstellerin keine Nebenbestimmung ergehen. Die Antragstellerin hält ebenfalls die Anpassung für erforderlich und hat zugesagt, die Änderung der Hafенordnung zu veranlassen. Auf die Zusage in Ziffer I.5.2.7 wird Bezug genommen.

Das WSA weist darauf hin, dass aus den Planunterlagen keine Details zu Bauzeiten, zur Bauausführung, den Bauabschnitten und Baugeräten usw. zu ersehen seien. Daher könnten zu diesem Zeitpunkt nur globale Erfordernisse aus strom- und schiffahrtspolizeilicher Sicht aufgezeigt werden. Weitere Nebenbestimmungen seien bei späterer Konkretisierung der Bauabläufe etc. daher möglich, wenn eine gesonderte strom- und schiffahrtspolizeiliche Genehmigung bzw. eine Ergänzung des Planfeststellungsbeschlusses beantragt wird.

Die Planfeststellungsbehörde hat in diesem Beschluss ausdrücklich darauf hingewiesen, dass für den Baubetrieb erforderliche strom- und schiffahrtspolizeiliche Erlaubnisse gemäß § 31 WaStrG nicht einkonzentriert sind (vgl. Hinweis in Ziffer I.5.3.1). Diese sind nach Vorliegen der Einzelheiten zum Baubetrieb gesondert bei den zuständigen Behörden der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung einzuholen.

Die nach Auffassung der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung zur Wahrung ihrer Belange für erforderlich gehaltenen Nebenbestimmungen wurden in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen (vgl. Ziffer I.5.1.3).

Das WSA hat aus Sicht der Uferunterhaltung nach Maßgabe des Bundeswasserstraßengesetzes sowie des Uferunterhaltungsvertrages zwischen dem Bund und den Ländern grundsätzlich keine Bedenken gegen die geplanten Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen. Die Unterhaltungsgrenze liege hier bei Deichfuß -200 m. Deckwerke oder Bühnenbauwerke seien in diesem Bereich nicht vorhanden.

Das WSA weist darauf hin, dass sich im unmittelbaren Umfeld der geplanten Kompensationsflächen Allwörden (Elbe) und Brammersand (Elbe) Kompensationsflächen der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung befinden, die im Zuge der Planfeststellungsverfahren für die Fahrrinnenanpassungen der Unter- und Außenelbe an die Containerschifffahrt festgesetzt wurden. Es müsse sichergestellt werden, dass sich aufgrund der Nähe der geplanten Maßnahme zum Lückenschluss zu den beiden vorgenannten Kompensationsflächen der WSV, keine Zielkonflikte ergeben.

Für die Kompensationsmaßnahme Allwördener Außendeich-Nord seien gemäß LBP/E (2006) folgende Ziele definiert:

Verbesserung und Sicherung des Lebensraumes als Feuchtgebiet internationaler Bedeutung und Vogelschutzgebiet unter besonderer Berücksichtigung der Belange von Brut- und Rastvögeln,
Erhalt und Entwicklung von naturnahen, tideabhängigen Strukturen und Biotoptypen,
Erhalt und Entwicklung von artenreichen Marschgrünland mesophiler Standorte und Sicherung der Umweltmedien Boden und Wasser in ihrer Ausprägung und Qualität als Standortvoraussetzung für ästuartypische, tideabhängige Lebensgemeinschaften.

Für die Kompensations- und Kohärenzmaßnahme Allwördener Außendeich-Mitte seien gemäß LBP/E (2010) folgenden Ziele definiert:

- Erhalt und Entwicklung mesophiler, artenreicher feuchter und wechselfeuchter Marschgrünländer,
- Verbesserung des Bruterfolges und der Eignung als Rastlebensraum für Wat- und Wasservögel,
- Erhöhung des Tidehochwassereinflusses für die Entwicklung von ästuartypischen Lebensräumen,
- Entwicklung von Auengehölzen in freier Sukzession und
- Verbesserung des Erhaltungszustandes des Lebensraumtyps Ästuare (LRT 1130).

Die bereits definierten Bewirtschaftungsauflagen für die Kompensations- und Kohärenzmaßnahme Nord und Mitte müssten bei der Planung der vorgesehenen Maßnahme zum Lückenschluss beachtet werden, damit die Kompensations- und Kohärenzziele erreicht werden können.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde sind ausweislich der Darlegung in Heft 10¹⁸ der festgestellten Planunterlagen keine Zielkonflikte zwischen den Maßnahmen der WSV und den hier festgestellten landespflegerischen Maßnahmen erkennbar. Die Kompensationsmaßnahmen für den Lückenschluss sind im Hinblick auf die in diesem Gebiet schon festgestellten, z. T. bereits umgesetzten Maßnahmen ausgerichtet und fügen sich in das bereits bestehende Konzept ein. Dies war auch Ergebnis der Erörterung mit dem WSA Cuxhaven am 26.09.2019.

Eine mögliche Beeinträchtigung der WSV-Maßnahme Allwördener Außendeich-Mitte durch die geplante Maßnahme zum Lückenschluss entstehe möglicherweise durch die geplante Abgrabung der verlandeten Uferbereiche.

Diese Befürchtung ist unbegründet, da keine Abgrabung im Bereich des Elbufers geplant ist. Die Antragstellerin hat darauf hingewiesen, dass es frühere Planungen dazu gegeben habe, die jedoch aufgrund der Höhenverhältnisse am Elbufer verworfen wurden.

Der Antragstellerin wurde aufgegeben, neben dem WSA Cuxhaven auch das WSA Hamburg im Zuge der landespflegerischen Ausführungsplanung bei der genauen Ausgestaltung und Abgrenzung der geplanten Kompensationsmaßnahmen zum Lückenschluss zu beteiligen. Auf die Nebenbestimmung in Ziffer I.5.1.7.6 wird Bezug genommen.

¹⁸ Vgl. ins Heft 10, Kapitel 8.3.2.2 und 8.3.2.2

Die Bedenken des WSA, dass mit den Planunterlagen keine Zeichnung enthalten sei, aus der die Abstände der geplanten Hafenanlage zur Fahrrinne und zum Fahrwasser erkennbar sind, wurden mit Stellungnahme vom 30.08.2019 für erledigt erklärt.

III.1.10 **Staatl. Gewerbeaufsichtsamt Cuxhaven (GAA)**

(Stellungnahme vom 16.05.2019 und 27.08.2019)

Das GAA hat in seiner Stellungnahme erklärt, dass gegen die vorgelegte Planung keine grundsätzlichen Bedenken bestünden, sofern die in der Stellungnahme aufgeführten Auflagen in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen werden.

Das GAA hat verschiedene Forderungen zum Arbeitsschutz vorgetragen, die in den Nebenbestimmungen unter Ziffer I.5.1.4 Berücksichtigung gefunden haben.

Das GAA fordert, in Vorbereitung auf eine künftige landseitige Stromversorgung der vorgesehenen Schiffs Liegeplätze, entsprechende Leerrohre zur späteren Aufnahme der Versorgungsleitungen und Einrichtungen zu verlegen.

Die Antragstellerin hat dies zugesagt. Auf Ziffer I.5.2.1 wird verwiesen.

Das GAA hat verschiedene Forderungen unter dem Punkt „Wasserrecht“ vorgetragen. Unter anderem hält das GAA Vorkehrungen für erforderlich, damit 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 müssten ausreichend dicht und widerstandsfähig gegen austretende wassergefährdende Stoffe sowie gegen die zu erwartenden mechanischen Beanspruchungen sein.

Mit diesem Planfeststellungsbeschluss wird die wasserrechtliche Erlaubnis für Einleitung von Niederschlagswasser im Einvernehmen mit der zuständigen Wasserbehörde mitgeteilt (vgl. Ziffer I.4.1.1). Die Antragstellerin ist gemäß Nebenbestimmung Ziffer I.5.1.9.1.1 verpflichtet, ein Oberflächenentwässerungssystem vorzusehen, das eine mechanische Vorreinigung ermöglicht. Mit diesem Planfeststellungsbeschluss werden keine Anlagen der Suprastruktur, insbesondere keine Umschlagsanlagen festgestellt¹⁹. Gegenstand dieses Verfahrens ist lediglich die Befestigung der Oberfläche mit Mineralgemisch. Die Oberflächenbefestigung obliegt entsprechend der zu erwartenden Beanspruchung den zukünftigen Terminalbetreibern in Abhängigkeit vom Nutzungskonzept. Das GAA weist darauf hin, dass die Lagerung von Gefahrgütern und wassergefährdenden Stoffen nicht beantragt und auch nicht gestattet sei. Die Antragstellerin hat hierzu in der Erwiderung zur Stellungnahme erläutert, dass die Lagerung von Gefahrgütern und wassergefährdenden Stoffen derzeit nicht vorgesehen sei. Sofern die Lagerung von Gefahrgütern und wassergefährdenden Stoffen notwendig werde, werde ein gesonderter Antrag vom Nutzungsbetreiber gestellt. In den Planfeststellungsbeschluss wurde in Ziffer I.5.3.7 ein entsprechender Hinweis aufgenommen.

Das GAA hat verschiedene Forderungen unter dem Punkt „Baustelle“ vorgetragen, die in der Nebenbestimmung unter Ziffer I.5.1.6.1 Berücksichtigung gefunden haben. Zudem hat das GAA zu diesem Punkt Hinweise gegeben, die als Hinweise unter Ziffer

¹⁹ vgl. Ausführungen zum Verfahrensgegenstand in Ziffer II.3.1

I.5.3.6 und I.5.3.7 berücksichtigt wurden.

Das GAA teilt die Einschätzung der Stadt Cuxhaven, dass der Siedlungsbereich Tamms Weg, Wolfenbütteler Weg sowie der angrenzende Bereich der Papestraße auf Grund der Lage als „historisch gewachsene Gemengelage“ einzustufen sei.

Grundsätzliche Bedenken gegen die Planfeststellung hinsichtlich der zu erwartenden Schallimmissionen bestehen seitens des GAA unter Berücksichtigung des schalltechnischen Gutachtens²⁰ nicht.

Die Antragstellerin hat für das schalltechnische Gutachten eine Prognose der künftig erforderlichen Umschlagsanlagen vorgenommen. Gegenstand der Planfeststellung ist die Hafenausbaumaßnahme unmittelbar nur hinsichtlich seiner Infrastruktur (Kaje, Aufspülung, Flächenbefestigung usw.). Für die Inbetriebnahme erforderliche weitere Anlagen - die so genannte Suprastruktur - bedürfen noch der Genehmigung nach anderen Vorschriften (BImSchG und/bzw. Baurecht). Sie sind nur insoweit Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens, als sie hinsichtlich ihrer Auswirkungen im Zusammenhang mit der Gesamtmaßnahme zu betrachten sind. Maßstab der Prüfung ist dabei die Frage der grundsätzlichen Genehmigungsfähigkeit des späteren Betriebs. Der Planfeststellungsbeschluss hat damit den Anforderungen an eine immissionsschutzrechtliche Vorausbeurteilung zu genügen.

Das GAA wurde von der Planfeststellungsbehörde um Stellungnahme zur Genehmigungsfähigkeit dieser geplanten Suprastrukturanlagen gebeten, um die Planrechtfertigung im wasserrechtlichen Planfeststellungsverfahren prüfen zu können.

Das GAA hat dazu mit E-Mail vom 25.09.2019 mitgeteilt, dass auf Grund der vorliegenden Unterlagen zum Lückenschluss keine grundsätzlichen Bedenken bestünden, die der Erteilung des Planfeststellungsbeschlusses für den Lückenschluss der Liegeplätze 5 bis 7 im Hafen Cuxhaven entgegenstehen. Soweit erkennbar sei davon auszugehen, dass auch in ggf. erforderlichen, nachfolgenden Verfahren die Voraussetzungen für entsprechende Genehmigungen geschaffen werden können. Die hierfür erforderlichen Festlegungen seien in den nachfolgenden Verfahren zu treffen.

Die grundsätzliche Genehmigungsfähigkeit des späteren Betriebs, also der Suprastrukturanlagen wird seitens des GAA somit bejaht. Auf dem Erörterungstermin hat Frau Eisenbrandt von der Stadt Cuxhaven ebenfalls die Genehmigungsfähigkeit des späteren Betriebs bestätigt. Die Planfeststellungsbehörde teilt diese Einschätzung und sieht die Planrechtfertigung diesbezüglich als gegeben an.

Das GAA regt an, um einen hinreichenden Immissionsschutz sicherzustellen, für die Tageszeit die Festsetzung des im schalltechnischen Gutachten vorgeschlagenen Emissionskontingents von 65 dB(A) pro m² für alle Liegeplätze und für die Nachtzeit ein Emissionskontingent von 57 dB(A) pro m² für den Liegeplatz 6 sowie von 58 dB(A) pro m² für die Liegeplätze 5 und 7 festzusetzen.

Die Antragstellerin hat hierzu in der Erwiderung zur Stellungnahme erläutert, dass die Emissionskontingente nach der Inkommunalisierung in einem B-Plan-Verfahren festgelegt würden. Grundlage sei das beigefügte Gutachten mit den genannten Werten. Auf dem Erörterungstermin hat Frau Eisenbrandt von der Stadt Cuxhaven bestätigt, dass die Festsetzung der Emissionskontingente im Rahmen der Bauleitplanung erfolgen

²⁰ Heft 6 der festgestellten Unterlagen

werde. Zudem sagt die Antragstellerin zu, dass die Emissionskontingente in die Betriebsausschreibungen übernommen werden. Siehe hierzu die Zusage I.5.2.3.

Das GAA weist darauf hin, dass soweit für die Bauphase Regelungen zum Lärm getroffen werden sollen, diese seitens der Stadt Cuxhaven zu treffen seien. Ein entsprechender Hinweis wurde in Ziffer I.5.3.9 aufgenommen.

III.1.11 Cuxhavener Deichverband

(Stellungnahme vom 05.07.2019)

Der Cuxhavener Deichverband weist darauf hin, dass für den Deichbau und die Verstärkung von Deichen Kleiboden notwendig sei, der ein knappes Wirtschaftsgut darstellt. Deshalb hält er es für erforderlich, den Kleiboden aus der Trasse des vorhandenen Deiches auszubauen und zu bergen, da dieser Kleiboden für den Deichschutz an dieser Stelle nicht mehr benötigt wird und sonst durch die Aufspülung nutzlos zugedeckt würde. Im Erörterungstermin hat die Antragstellerin zugesagt, sämtliches deichfähiges Material, das im Zuge der Baumaßnahme ausgebaut wird, für künftige Deichbaumaßnahmen zur Verfügung zu stellen. Die Einzelheiten sollen einer Vereinbarung zwischen der Antragstellerin und dem Cuxhavener Deichverbandes vorbehalten bleiben, die außerhalb dieses Verfahrens geschlossen wird. Mit einer solchen Regelung hat sich der Cuxhavener Verband einverstanden erklärt. Die Zusage wurde in Ziffer I.5.2.4 in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen und ist somit für die Antragstellerin verbindlich. Den Bedenken bezüglich Sicherung des Kleibodens wird damit hinreichend Rechnung getragen.

Die vorhandene Deichhöhe zu reduzieren, sollte nach Auffassung des Deichverbandes nur in dem Maße geschehen, wie es zur Nutzung der geplanten Flächen unverzichtbar ist. Die Antragstellerin hat mit Schreiben vom 13.09.2019 die Ausführungen im Erläuterungsbericht ergänzt und die Vorteile genauer beschrieben, die sich für die hafenspezifischen Nutzungsansprüche dadurch ergeben, dass keine Trennung der Terminalfläche durch einen Gründeich vorhanden ist. Die Begründung ist für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar. Auf die Ausführungen in der allgemeinen Begründung in Ziffer II.3.4.1 wird Bezug genommen

Der Deichverband weist darauf hin, dass der Klimawandel ein Abschmelzen der Dauerisregionen auf der Nordhalbkugel zur Folge habe und der Meeresspiegelanstieg und der Klimawandel auch das Sturmflutgeschehen verstärken könne. Zu dieser Problematik hat die Forschungsstelle Küste am 26.08.2019 ergänzend Stellung genommen. Hieraus ergibt sich, dass die Prognose des zu erwartenden Meeresspiegelanstiegs schwierig ist. Die Untersuchungen des Weltklimarats IPCC zeigten insbesondere bei einem ungebremsten Anstieg an Treibhausgasemissionen eine starke Beschleunigung des globalen Meeresspiegelanstiegs, der über das Maß des bisher in Niedersachsen angesetzten Zuschlags hinausgeht. Der auf ministerieller Ebene beschlossene Zuschlag für Klimaänderungsfolgen bewege sich zwischen dem pessimistischen Ansatz der ungebremsten Treibhausgasemission und dem Szenario, das effektive Maßnahmen zur Verringerung der Emissionen berücksichtigt. Sollte sich dieses pessimistische Szenario in der Realität abzeichnen, werde sich tatsächlich - wie vom Deichverband dargelegt - die Reaktionszeit verkürzen. Die Deichhöhe würde dann, bevor das 100-jährige Bemessungszeitfenster

verstrichen ist, die erforderliche Bestickhöhe unterschreiten, was vorzeitige Deichverstärkungen nach sich zieht. Insbesondere Deichabschnitte, die derzeit durch hohes Vorland (oder Liegeplätze) geschützt sind, würden dann nicht nur durch einen erhöhten Wasserstand belastet, sondern der nicht mehr hinreichend stark gebrochene/reduzierte Seegang erzeuge Wellenauflauf bzw. Wellen- überlauf am Deich.

Die Planfeststellungsbehörde hat bei ihrer Abwägung diese Prognoseunsicherheiten bezüglich des Meeresspiegelanstiegs berücksichtigt. Es ist nicht zu beanstanden, bei der Prognosestellung einen Zuschlag für Klimaänderungsfolgen zwischen dem pessimistischen und optimistischen Ansatz zu wählen. Bei der Bestickhöhe wird eine Mindesthöhe für den Wellenauflauf von 50 cm berücksichtigt. Es handelt sich um ein Bemessungszeitfenster von 100 Jahren. Sollten die gewählten Ansätze von der tatsächlichen Entwicklung stark abweichen, so geschieht dies nicht überraschend, sondern es handelt sich um einen sich an Pegelaufzeichnungen erkennbaren Prozess, so dass genügend Zeit verbleibt, zu reagieren und zu einem früheren Zeitpunkt Nacherhöhungen durch technische Bauwerke zu veranlassen.

Der Deichverband trägt vor, dass die Bundesanstalt für Wasserbau (BAW) in ihrem Gutachten zur Modellierung von Sturmflutwasserständen in der Tideelbe die anstehende Elbvertiefung nicht berücksichtigt habe.

Es ist zutreffend, dass eine Elbvertiefung weder bei den Berechnungen von 2015 noch bei der Neuberechnung 2018 durch die BAW berücksichtigt worden ist. Jedoch wurde von der BAW im Zuge der Planung der Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe an die Containerschiffahrt ein Gutachten zu ausbaubedingten Änderungen der Sturmflutkenngößen²¹ erstellt. Danach verändern sich die Sturmflutscheitelwasserstände um weniger als + 2 cm/-3cm.

Weiterhin hat der Cuxhavener Deichverband im Anhörungsverfahren darum gebeten, dass die Forschungsstelle Küste ihre Gutachtliche Stellungnahme zur rechnerischen Bestickhöhe vom 22.11.2016 aktualisiert. Im Jahr 2018 sei nach einer länderübergreifenden Abstimmung zwischen den Bundesländern Schleswig-Holstein, Hamburg und Niedersachsen auf ministerieller Ebene beschlossen worden, für alle drei Anrainer die Bemessungswasserstände für die Deichsicherheit durch die BAW neu berechnen zu lassen, um eine einheitliche Bestickfestsetzung an den Landesgrenzen und den gegenüberliegenden Ufern zu gewährleisten. Die Forschungsstelle Küste möge prüfen, ob die Ergebnisse dieser Abstimmung für den Deichabschnitt im Bereich der Hafenausbaumaßnahme zu anderen als den 2016 empfohlenen Werten führt.

Die Forschungsstelle Küste hat in ihrer Stellungnahme vom 04.10.2019 erläutert, dass diese Neuberechnungen der BAW auf die Stellungnahme der Forschungsstelle Küste vom 22.11.2016 zur rechnerischen Bestickhöhe hinter den geplanten Liegeplätzen 5 bis 7 in Cuxhaven keine Auswirkungen haben, da die Bemessungswasserstände in dem Bereich in derselben Größenordnung liegen. Die Stellungnahme vom 22.11.2016 und die darin enthaltenen Angaben und Empfehlungen behielten damit ihre Gültigkeit.

Der Cuxhavener Deichverband fordert, schon in diesem Planfeststellungsverfahren der Frage nachzugehen, wie künftige Nacherhöhungen in dem Bereich erfolgen, in dem kein grüner Deich mehr vorhanden sein wird.

²¹ BAW Auftrags-Nr. A39550310062, Januar 2007

Hier hat die Antragstellerin zugesagt, bei einer zukünftig erforderlich werdenden Deicherhöhung in diesem Bereich im Einvernehmen mit dem Cuxhavener Deichverband eine technische Lösung umzusetzen und dafür auch die Kosten zu übernehmen. Technisch könnte z. B. im Falle einer späteren Deicherhöhung eine Spundwand mit Betonholm in die Trasse der Alten Deichkrone gesetzt werden (Hochwasserschutzwand). Diese Wand würde mit mehreren Deichscharten versehen. Auf die Ausführungen in der allgemeinen Begründung in Ziffer II.3.4.1 sowie die Zusage in Ziffer I.5.2.5 wird verwiesen.

Der Cuxhavener Deichverband hat in seiner schriftlichen Stellungnahme die Entwicklung des Deiches für den Fall vorgeschlagen, dass dieser im Bereich der Liegeplätze 5 und 6 in der Höhe reduziert wird.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde erfüllt dieser in der Höhe reduzierte Abschnitt alle Anforderungen des Küstenschutzes, so dass eine Entwidmung einer Teilstrecke innerhalb der geschlossenen Deichlinie nicht in Betracht kommt. Anlässlich der Erörterung hat der Deichverband seine Forderungen in diesen Bereich dahingehend konkretisiert, dass er es für erforderlich halte, einen Korridor auszuweisen, in dem die Deichlinie im Terminalbereich von Bebauung frei zu halten ist. Eine mittlere Markierung der Deichlinie durch ein Tiefbord sei nicht ausreichend.

Im Erörterungstermin konnte Einigung erzielt werden, dass anstatt der bisher geplanten Markierung der mittleren Deichlinie durch Tiefborde, an der jeweiligen Außenbegrenzung der Deichlinie/des Korridors Tiefborde eingebaut werden. Über die Ausmaße (Breite) des Korridors erfolgt eine Abstimmung zwischen der Antragstellerin, dem Deichverband sowie der unteren Deichbehörde. Hierzu wird auf die Nebenbestimmung in Ziffer I.5.1.2.4 verwiesen. Die Stadt Cuxhaven hat bestätigt, dass dieser Korridor darüber hinaus im Rahmen der Bauleitplanung gesichert wird, so dass gewährleistet ist, dass der Bereich von fester Bebauung freigehalten wird.

Der Deichverband schließt sich der Bitte der Stadt Cuxhaven als Deichbehörde an, als Auflage in den Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen, dass die Unterhaltungs- und die Verkehrssicherungspflicht für die baulichen Anlagen wie auch den in der Höhe reduzierte Bereich der Liegeplätze 5 und 6 der Antragstellerin auferlegt wird.

Eine entsprechende Nebenbestimmung wurde in den Beschluss aufgenommen (vgl. Ziffer I.5.1.2.5).

III.1.12 Unterhaltungsverband Kehdingen

(Stellungnahme vom 13.05.2019)

Seitens des Unterhaltungsverbandes Kehdingen bestehen aus wasserwirtschaftlicher und unterhaltungstechnischer Sicht grundsätzlich keine Bedenken gegen die geplante Maßnahme.

Hinsichtlich der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Bereich Allwörden und Brammersand wird empfohlen, vorrangig gewässerökologische Maßnahmen umzusetzen. Diese sollten in enger Abstimmung mit der Naturschutzstation Freiburg erfolgen.

Die Antragstellerin hat hierzu in der Erwiderung zur Stellungnahme erläutert, dass der Empfehlung, vorrangig gewässerökologische Maßnahmen umzusetzen, gefolgt werde. In beiden Kompensationsflächen (Allwörden, Brammersand) würden u.a. neue Prielabschnitte, tidebeeinflusste Flachwasserbereiche und Blänken angelegt sowie Gräben und

Gruppen aufgeweitet. Die Detailplanung im Rahmen der Landschaftspflegerischen Ausführungsplanung erfolge in enger Abstimmung mit der Naturschutzstation Untere Elbe in Freiburg.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich dieser Einschätzung an. Auf die Abstimmungspflichten in der Nebenbestimmung unter Ziffer I.5.1.7.6 wird Bezug genommen.

Im Erörterungstermin hat der Vertreter des Unterhaltungsverbandes Kehdingen erklärt, dass mit der Erwidern der Antragstellerin die Bedenken ausgeräumt seien.

III.1.13 Ostedeichverband

(Stellungnahme vom 21.05.2019)

Der Ostedeichverband fordert sicherzustellen, dass in den geplanten Auwaldflächen in Neuhaus (Oste) aufgewachsene Bäume nicht in die Aue oder Oste abtreiben, wenn sie durch Absterben oder Sturm umstürzen. Bei hohen Wasserständen können die treibenden Bäume eine Deichgefährdung darstellen. Das Gebiet sei deshalb regelmäßig zu kontrollieren und liegende Bäume sind aus dem Überschwemmungsgebiet zu entfernen oder lagemäßig in geeigneter Weise gegen Abtreiben zu sichern.

Der Landkreis Cuxhaven hat in seiner Stellungnahme vom 08.07.2019 in Ziffer 4 die gleichlautende Forderung erhoben.

Die Antragstellerin hat in der Erwidern zur Stellungnahme zugesichert, das Gebiet regelmäßig zu kontrollieren, abgestorbene oder umgestürzte Bäume aus dem Gebiet zu entfernen oder gegen Abtreibung zu sichern.

Zudem hat die Antragstellerin zugesichert, nach Hinweisen und/oder Anlassbezogen (zum Beispiel nach Stürmen) zusätzliche unverzügliche Kontrollen und ggf. Unterhaltungs- oder Sicherungsmaßnahmen durchzuführen.

Die Planfeststellungsbehörde hat diese Zusagen in der Nebenbestimmung unter Ziffer I.5.1.2.15 aufgenommen.

Für die landespflegerischen Maßnahmen hat die Antragstellerin zugesagt, dass es eine Ausführungsplanung (LAP) mit Beteiligung der betroffenen und zuständigen Institutionen (u. a. Deich- und Unterhaltungsverbände) geben werde. Auf Ziffer I.5.1.7.5 wird verwiesen.

III.1.14 Unterhaltungsverband Untere Oste

(Stellungnahmen vom 21.05.2019 und 02.07.2019)

Mit Stellungnahme vom 21.05.2019 hat der Unterhaltungsverband Untere Oste zunächst vorgetragen, dass keine Bedenken und Anregungen bestünden.

Mit Schreiben vom 02.07.2019 wurde diese Stellungnahme ersetzt. Der Unterhaltungsverband erläutert, dass die Kompensationsfläche Neuhaus (Oste) im Verbandsgebiet des Unterhaltungsverbandes Untere Oste liege. Die Aue sei ein Gewässer II. Ordnung. Gemäß § 6 der Verbandssatzung sei zur ordnungsgemäßen Unterhaltung des Gewässers ein Räumstreifen mit einer Breite von 5,00 m entlang der Aue vorzusehen, der nicht

bepflanzt werden dürfe. Die vorliegende Kompensationsplanung sei dahingehend anzupassen.

Die Antragstellerin sichert in der Erwiderung zur Stellungnahme einen 5 m breiten Räumstreifen zu, der nicht bepflanzt werde. Für die landespflegerischen Maßnahmen hat die Antragstellerin zugesagt, dass es eine Ausführungsplanung (LAP) mit Beteiligung der betroffenen und zuständigen Institutionen (u. a. Deich- und Unterhaltungsverbände) geben werde.

Die Planfeststellungsbehörde hat in Ziffer I.5.1.7.5 eine entsprechende Nebenbestimmung aufgenommen.

III.1.15 **Deichverband Kehdingen-Oste**

(Stellungnahme vom 01.07.2019)

Der Deichverband Kehdingen-Oste weist darauf hin, dass das Eigentum des Deichverbandes Kehdingen-Oste (DVKO) nicht von der geplanten Hafenausbaumaßnahme betroffen werde, jedoch die geplante Kompensation im Bereich Allwörden und Brammersand im Verbandsgebiet lägen.

Die vorhandene Deichfußentwässerung funktioniere in dem Bereich gut und dürfe durch die geplanten Kompensationsmaßnahmen nicht beeinträchtigt werden. Dieses gelte auch für die Abflussgräben zur Elbe hin.

In den Teilgebieten Brammersand Nord und Süd sind die Deichabflussgräben von der Planung nicht betroffen. Der Deichfuß kann wie derzeit auch in Richtung Tideelbe entwässern. Für das Teilgebiet Allwörden wird der Abflussgraben an 5 Stellen wechselseitig aufgeweitet.

Die Antragstellerin weist darauf hin, dass sich der Abflussquerschnitt des Abflussgrabens in diesen Aufweitungen erhöhe mit einer geringfügigen Verlängerung des Fließweges. Die Deichfußentwässerung ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde weiterhin sichergestellt.

Der Deichverband fordert, zwischen dem Deichfußentwässerungsgraben außendeichs und den geplanten Kompensationsmaßnahmen einen Mindestabstand von ≥ 50 m einzuhalten.

Die Antragstellerin sichert zu, dass die Kompensationsmaßnahme keine negativen Auswirkungen auf die Deichfußentwässerung außendeichs habe.

Die Planfeststellungsbehörde teilt diese Einschätzung. Die Kompensationsflächen grenzen zwar unmittelbar an den Deichfußentwässerungsgraben an, jedoch ist in diesem Bereich extensive Grünlandnutzung vorgesehen. Maßnahmen wie die Anlage von Prielelen oder Blänken halten den geforderten Mindestabstand ein.

Durch die Umsetzung und das spätere Betreiben der geplanten Kompensationsmaßnahmen dürfe bei der Deichunterhaltung kein Mehraufwand entstehen. Dieser Mehraufwand bei der Deichunterhaltung könnte in Bezug auf die Entwässerung, das Räumen von Treibsel, das Bekämpfen von Unkräutern durch Samenflug sowie durch Schattenwurf etc. entstehen.

Die Antragstellerin sichert das zu. Sie weist darauf hin, dass die Flächen weiterhin angepasst bewirtschaftet werden sollen (Beweidung, Mahd). Es sei kein Mehraufwand für den Deichverband zu erwarten.

Diese Einschätzung teilt die Planfeststellungsbehörde. Die festgestellte landespflegerische Planung sieht im Bereich Allwörderener Außendeich eine extensive Nutzung mit Beweidung, Mähwiesen oder Mähweiden vor. Im Bereich Brammersand ist festgesetzt, dass das vorhandene Grünland erhalten und durch entsprechende angepasste Bewirtschaftung und Nutzung als mesophiles Marschengrünland entwickelt werden soll.

In der Nebenbestimmung Ziffer I.5.1.7.6 wurde der Antragstellerin aufgegeben, den Deichverband in die Ausführungsplanung einzubeziehen.

Der Deichverband Kehdingen-Oste weist darauf hin, dass im Vorfeld ein Gestattungsvertrag mit dem Deichverband abgeschlossen werden müsse, sofern die vorhandenen Wege und Überfahrten des Verbandes zum Erreichen der Maßnahmenflächen bei der Umsetzung und dem späteren Betreiben der Kompensationsfläche befahren werden.

Die Antragstellerin sagt dies zu (vgl. Ziffer I.5.2.16).

Bezüglich der deichrechtlichen Ausnahmegenehmigungen wird auf den Hinweis in Ziffer I.5.3.1 Bezug genommen.

III.1.16 NLWKN, Betriebsstelle Stade

(Stellungnahme vom 01.07.2019 und 21.08.2019)

Die Betriebsstelle des NLWKN Stade weist darauf hin, dass eine der Kompensationsmaßnahmen für den Lückenschluss zwischen Europakai und Offshore-Basishafen bei Neuhaus (Oste) im Außendeichbereich am rechte Ufer der Aue vorgesehen ist. Die Maßnahme werde in Ziffer 8.3.1.2 der Anlage 10 Umweltfachliche Unterlagen erläutert. Als Maßnahme 9 sei eine Verbesserung des Wasserzulaufes der Aue geplant, um den geplanten Priel (M1) und damit den geplanten Auwald besser an den Tiderhythmus anzuschließen. Um dies zu erreichen, solle das Außentief der Aue durch Wasserinjektionsverfahren „tiefenmäßig angeglichen“ werden. Das nördliche Ufer der Aue sei im Bereich des Prallufers stark ausgespült. Das Land sei Eigentümer des nördlich der Aue angrenzenden Grundstückes einschließlich der Straße zum NATUREUM bzw. zum Ostesperrwerk. Um Weg und Grundstück zu sichern, habe die Betriebsstelle Stade des NLWKN am Prallufer im Jahr 2018 eine rückwertig verankerte Pfahlwand, bestehend aus 8,00 m langen Nadelholzpfählen mit beidseitiger Zange gerammt.

Da in der Maßnahmenbeschreibung nicht angegeben sei, wie tief hier „angeglichen“ werden soll, könne nicht beurteilt werden, ob durch die Injektionsbaggerung die Pfahlwand in ihrer Standsicherheit gefährdet werden könnte. Die Einzelmaßnahme M9 müsse daher vor Baubeginn mit dem Geschäftsbereich I der Betriebsstelle Stade abgestimmt werden, damit eine Gefährdung der Standsicherheit der Pfahlwand vermieden wird.

Die Antragstellerin hat erläutert, dass die Injektionsbaggerung mit dem Schiff „Steubenhöft“ erfolge, dass sich im Besitz der Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG befindet. Mit diesem Schiff seien Ergebnisse der Injektion zu erzielen, die im Bereich von +/- 10 cm Genauigkeit liegen. Deswegen werde die Baggerung zielgerichtet erfolgen.

Die Planfeststellungsbehörde hat der Antragstellerin in der Nebenbestimmung I.5.1.2.16 aufgegeben, auf die Standsicherheit besonders zu achten und die Betriebsstelle Stade bei der Ausführungsplanung zu beteiligen.

Die Aue münde in die Oste. Die Oste ist ein Gewässer I. Ordnung und werde von der Betriebsstelle Stade des NLWKN unterhalten. Die Mündung der Aue habe sich in einer scharfen Rechtskurve stromaufwärts der Oste verlagert. Mögliche Maßnahmen an der Mündung der Aue seien mit der Betriebsstelle Stade des NLWKN abzustimmen. Dieser Forderung wird mit der Nebenbestimmung I.5.1.2.16 Rechnung getragen.

III.2 Einwendungen

Einwendungen von Privatpersonen sind in diesem Verfahren nicht erhoben worden.

III.3 Stellungnahmen der anerkannten Naturschutzvereinigungen

III.3.1 BUND, Kreisgruppe Cuxhaven

(Stellungnahme vom 07.07.2019)

Die BUND Kreisgruppe Cuxhaven bittet aufgrund der seit 2014 durchgeführten Strombaumaßnahmen darum die Aktualität der in den Planunterlagen festgestellten Strömungsgeschwindigkeiten zu überprüfen.

Die Antragstellerin hat ein neues Strömungs- und Sedimentgutachten erstellen lassen, indem die jetzige Situation der Elbe berücksichtigt wurde. Die Strömungen aus dem Planzustand mit Elbvertiefung liegen unmittelbar an den Liegeplätzen bei Flutstrom gleich und bei Ebbstrom leicht unter den Strömungen aus dem Planzustand ohne Elbvertiefung. Zur Fahrrinnenmitte im Sohlbereich liegen die Strömungen bei Ebbstrom ca. 8 % und bei Flutstrom ca. 4 % marginal über den Strömungen aus dem Planzustand ohne Elbvertiefung.

Weiterhin wird eine verbindliche Vorgabe für die Anzahl und den benötigten Pfahlzug für die Schlepperassistenz bei An- und Ablegemanövern, unter Berücksichtigung aktueller Strömungsverhältnisse, für erforderlich gehalten.

Die Schlepperassistenz wird vom Kapitän unter Beratung der Lotsen festgelegt. Dazu notwendige Mindestanforderungen wurden in der Simulation Heft 3.1 und 3.2 festgelegt und werden in die Hafenordnung übernommen.

Zudem mahnt der Verband den fehlenden örtlichen Zusammenhang des Eingriffes mit den geplanten Kompensationsmaßnahmen an. Es wird angeregt diese direkt in Cuxhaven an dem Regenrückhaltebecken westlich Meyerhof und am Regenrückhaltebecken am Häfchenweg in Duhnen durchzuführen.

Die Hinweise werden von der Antragstellerin dankend aufgenommen und für zukünftige Baumaßnahmen im Hafen Cuxhaven geprüft. Für den Bau der Liegeplätze 5-7 wurden die Kompensationsmaßnahmen hingegen bereits in enger Abstimmung mit den zuständigen UNBs festgelegt. Sie liegen entsprechend dem BNatSchG auch im selben Landschaftsraum wie das Eingriffsvorhaben und werden daher auch als geeignete Ersatzmaßnahmen angesehen und festgestellt.

IV. Gesamtabwägung

Bei einer Gesamtabwägung aller von dem Vorhaben betroffenen Belange überwiegt der mit der Hafenbaumaßnahme verfolgte Zweck die damit einhergehenden Nachteile.

Die Planfeststellungsbehörde hat eine Abwägung vorgenommen, in die alle Belange eingestellt worden sind, die nach Lage der Dinge in sie eingestellt werden mussten. Sie hat weder die Bedeutung der betroffenen öffentlichen und privaten Belange verkannt, noch den Ausgleich in einer Weise vorgenommen, der zur objektiven Gewichtigkeit einzelner Belange außer Verhältnis steht.

In diese Abwägung wurden neben deich- und wasserwirtschaftlichen Belangen insbesondere auch die Belange des Umwelt- und Naturschutzes einschließlich des Artenschutzes, des Bauplanungs- und Bauordnungsrechts, des Immissionsschutzes und weitere öffentliche Belange, insbesondere der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung, sowie private Belange eingestellt, die durch die Maßnahme betroffen sind.

Die Planfeststellungsbehörde hat die Vorhabenalternativen vergleichend geprüft und ist zu dem Ergebnis gekommen, dass die planfestgestellte Variante des Lückenschlusses am verträglichsten und am besten geeignet ist.

Das Vorhaben entspricht den vorgängigen Planungsstufen und ist in seinen Abmessungen bedarfsgerecht konzipiert.

Die durch das Vorhaben bewirkten Beeinträchtigungen entgegenstehender Belange werden im Rahmen des planerischen Ermessens und unter Beachtung fachgesetzlicher Bestimmungen vermieden, minimiert oder kompensiert, u. a. durch die für erforderlich, geeignet und angemessen gehaltenen und daher verfügbaren Nebenbestimmungen dieses Beschlusses.

Die nachteiligen umweltbezogenen Auswirkungen auf die Schutzgüter nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung und nach dem Naturschutzrecht waren insgesamt in die fachplanerische Abwägung einzustellen.

Trotz der erheblichen Auswirkungen auf einige Schutzgüter führen diese nachteiligen Umweltauswirkungen jedoch im Gesamtergebnis der Abwägung unter Berücksichtigung der Vermeidungs-, Minimierungs- und Kompensationsmaßnahmen nicht dazu, dass das Vorhaben deswegen nicht realisiert werden darf, da der Maßnahmezweck, einen bedarfsgerechten Ausbau des Hafenstandortes Cuxhaven vorzunehmen, im Vergleich überwiegt.

Die im Rahmen der Planfeststellung vorgebrachten Anregungen und Bedenken wurden, soweit dies erforderlich und angemessen war, berücksichtigt. Die Planfeststellungsbehörde hat zur Wahrung verschiedener Belange zahlreiche Nebenbestimmungen verfügt. Insgesamt gesehen, gibt es keine entgegenstehenden Belange, die für sich genommen ein solches Gewicht haben, dass sie gegenüber der Maßnahme als vorrangig einzustufen wären und deshalb zur Versagung der Planfeststellung hätten führen müssen. Auch in der Summe erreichen die Betroffenheiten nicht ein solches Ausmaß, dass das Vorhaben demgegenüber zurückzutreten hätte.

Dabei wird die Bedeutung der betroffenen Belange nicht verkannt. Die Abwägung fällt aber trotzdem eindeutig zugunsten der beantragten Hafenausbaumaßnahme aus, da mit dem Lückenschluss eine bedarfsgerechte Erweiterung des landesbedeutsamen Seehafens Cuxhaven erfolgen wird, die nicht auf andere, weniger belastende Weise unter Berücksichtigung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes herzustellen ist.

V. Begründung der Kostenentscheidung

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

VI. Rechtsbehelfsbelehrung

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

Hinweis

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


Wiens

VII. Anhang:**Abkürzungsverzeichnis der Rechtsgrundlagen**

32. BImSchV	32. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung -) vom 29. August 2002 (BGBl. I S. 3478), zuletzt geändert durch Artikel 83 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474)
6. BImSchVwV	Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm – TA Lärm) vom 26. August 1998 (GMBI Nr. 26/1998 S. 503), geändert durch Verwaltungsvorschrift vom 01.06.2017 (BAnz AT 08.06.2017 B5)
AVV Baulärm	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen – vom 19. August 1970 (Beilage zum BAnz Nr. 160 vom 1. September 1970)
BauGB	Baugesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414), zuletzt geändert durch Gesetz vom 03. November 2017 (BGBl. I S. 3634)
Baustellenverordnung	Verordnung über Sicherheit und Gesundheitsschutz auf Baustellen (Baustellenverordnung - BaustellV) - vom 10.06.1998 (BGBl. 1283), zuletzt geändert durch Artikel 27 des Gesetzes vom 27. Juni 2017 (BGBl. I S. 1966)
BImSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz) in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 08. April 2019 (BGBl. I S. 432)
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), zuletzt geändert durch Artikel 8 des Gesetzes vom 13. Mai 2019 (BGBl. I S. 706)
EU-Vogelschutz-RL	Richtlinie 2009/147/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. November 2009 (Amtsblatt der Europäischen Union vom 26.1.2010) über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten
FFH-Richtlinie	Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wild lebenden Tiere und Pflanzen

NachwV	Verordnung über die Nachweisführung bei der Entsorgung von Abfällen vom 20.10.2006 (BGBl. I. S. 2298), zuletzt geändert durch Artikel 11 des Gesetzes vom 18. Juli 2017 (BGBl. I S. 2745)
NAGBNatSchG	Niedersächsisches Ausführungsgesetz zum Bundesnaturschutzgesetz vom 19. Februar 2010 (Nds. GVBl. S. 104), zuletzt geändert durch Artikel 3, § 21 des Gesetzes vom 20. Mai 2019 (Nds. GVBl. S. 88)
NBauO	Niedersächsische Bauordnung vom 3. April 2012, zuletzt geändert durch Artikel 3, § 18 des Gesetzes vom 20. Mai 2019 (Nds. GVBl. S. 88)
NDG	Niedersächsisches Deichgesetz in der Fassung vom 23. Februar 2004, geändert durch Artikel 10 des Gesetzes vom 13. Oktober 2011 (Nds. GVBl. S. 353)
NDSchG	Niedersächsisches Denkmalschutzgesetz vom 30. Mai 1978 (Nds. GVBl. 517), zuletzt geändert durch Gesetz vom 26. Mai 2011 (Nds. GVBl. S. 135)
NKompVZVO	Niedersächsische Verordnung über das Kompensationsverzeichnis vom 1. Februar 2013 (Nds. GVBl. S. 42)
NUVPG	Niedersächsisches Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung in der Fassung vom 18. Dezember 2019 (Nds. GVBl. S. 437)
NVwKostG	Niedersächsisches Verwaltungskostengesetz in der Fassung vom 25. April 2007 (Nds. GVBl. S. 172), zuletzt geändert durch Artikel 11 des Gesetzes vom 15.12.2016 (Nds. GVBl. S. 301)
NVwVfG	Niedersächsisches Verwaltungsverfahrensgesetz vom 3. Dezember 1976 (Nds. GVBl. S. 311), zuletzt geändert Artikel 1 des Gesetzes vom 24. September 2009 (Nds. GVBl. S. 361)
NWG	Niedersächsisches Wassergesetz vom 19. Februar 2010 (Nds. GVBl. S. 64), zuletzt geändert durch Artikel 3, § 19 des Gesetzes vom 20. Mai 2019 (Nds. GVBl. S. 88)
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung in der Fassung der Bekanntmachung vom 24. Februar 2010 (BGBl. I S. 94), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 12. Dezember 2019 (BGBl. I S. 2513)

VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Januar 2003 (BGBl. I S. 102), zuletzt geändert durch Artikel 5, Abs. 25 des Gesetzes vom 21. Juni 2019 (BGBl. I S. 846)
WaStrG	Bundeswasserstraßengesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Mai 2007 (BGBl. I S. 962; 2008 I S.1980), zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 29. November 2018 (BGBl. I S. 2237)
WHG	Wasserhaushaltsgesetz vom 31. Juli 2009 (BGBl. I S. 2585), zuletzt geändert durch Gesetz vom 04. Dezember 2018 (BGBl. I S. 2254)
ZustVO-Umwelt-Arbeitsschutz	Verordnung über Zuständigkeiten auf den Gebieten des Arbeitsschutz-, Immissionsschutz-, Sprengstoff-, Gentechnik- und Strahlenschutzrechts sowie in anderen Rechtsgebieten vom 27. Oktober 2009 (Nds. GVBl. S. 374), zuletzt geändert durch Verordnung vom 26.02.2019 (Nds. GVBl. S. 33)
ZustVO-Wasser	Verordnung über Zuständigkeiten auf dem Gebiet des Wasserrechts vom 10. März 2011(BGBl. I S. 70), zuletzt geändert durch Verordnung vom 19.07.2019 (Nds. GVBl. S. 216)